# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 7e Législature

## SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984 (33e SEANCE)

# COMPTE RENDU INTEGRAL

## 2e Séance du Mercredi 25 Avril 1984.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JEAN NATIEZ


1. — **Représentation de l'Assemblée nationale au sein d'un organisme extraparlementaire** (p. 1931).

2. — **Exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne.** — Discussion d'un projet de loi (p. 1932).

M. Houteer, rapporteur de la commission des lois.

M. Fiterman, ministre des transports.

Discussion générale :

MM. Montdargent,
Toubon,
Sapin.

M. le ministre.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

Article 1er. — Adoption (p. 1939).

Article 2 (p. 1939).

MM. Roger Rouquette, Ligot, Toubon.

Amendement n° 6 de M. Montdargent : MM. Ducoloné, le rapporteur, le ministre, Ligot. — Adoption.

Amendement n° 7 de M. Montdargent : MM. Montdargent, le rapporteur, le ministre, Toubon. — Adoption ; l'amendement n° 1 de la commission des lois n'a plus d'objet.

Amendement n° 2 de M. Foyer : MM. Toubon, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 8 de M. Montdargent : MM. Montdargent, le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 3 de M. Séguin : MM. Toubon, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 4 de M. Rigaud : MM. Ligot, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 (p. 1943).

Amendements nos 9 de M. Montdargent et 10 de la commission : MM. Ducoloné, le rapporteur, le ministre. — Retrait de l'amendement n° 9 ; adoption de l'amendement n° 10.

L'amendement n° 5 de M. Rigaut n'est pas soutenu.

Adoption de l'article 3 dans le texte de l'amendement n° 10.

Après l'article 3 (p. 1943).

Amendement n° 11 de M. Toubon : MM. Toubon, le rapporteur, le ministre, Montdargent. — Rejet par scrutin.

Article 4. — Adoption (p. 1944).

Vote sur l'ensemble (p. 1945).

Explications de vote :

MM. Ligot,
Toubon.

M. le ministre.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

3. — **Dépôt de rapports** (p. 1945).

4. — **Dépôt de propositions de loi adoptées par le Sénat** (p. 1946).

5. — **Ordre du jour** (p. 1946).


### PRESIDENCE DE M. JEAN NATIEZ, vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

**M. le président.** La séance est ouverte.

— 1 —

### REPRESENTATION DE L'ASSEMBLEE NATIONALE AU SEIN D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** J'ai reçu de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, une demande de renouvellement du mandat des trois membres chargés de représenter l'Assemblée nationale à la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations.

Conformément à la décision prise précédemment, l'Assemblée voudra sans doute confier à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan le soin de présenter les candidats.

Les candidatures devront être remises à la présidence, au plus tard, le jeudi 10 mai 1984, à dix-huit heures.

— 2 —

## EXERCICE DU DROIT DE GREVE DANS LES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE

### Discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi abrogeant certaines dispositions des lois n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne et n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile, et relatif à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne (n°s 1785, 2048).

La parole est à M. Houteer, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

**M. Gérard Houteer,** *rapporteur.* Monsieur le président, monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons ce soir doit prendre place à côté de nombreux textes déjà adoptés, et notamment du nouveau statut général de la fonction publique que constituent les lois de juillet 1983 et de janvier 1984. Cependant, il doit répondre à une question délicate, puisqu'il s'agit d'organiser l'exercice d'un droit fondamental et de le concilier avec le fonctionnement d'un service essentiel.

Si les contrôleurs de la navigation aérienne jouissent du droit de grève en Italie et au Royaume-Uni, ce droit ne leur est reconnu ni en Belgique, ni en République fédérale d'Allemagne, ni aux Pays-Bas.

Il s'agit ici d'attribuer aux intéressés des statuts tenant compte de leurs sujétions particulières.

Le projet fait le choix de la reconnaissance du droit de grève pour les officiers contrôleurs de la circulation aérienne, les électroniciens de la sécurité aérienne et les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile. Encore faut-il savoir si les techniciens de l'aviation civile, qui ne sont pas visés par les lois de 1964 et de 1971, sont intégrés dans l'effectif des personnels requis.

Compte tenu de l'importance du secteur, le projet décrit les divers éléments du service qui doivent être assurés en toute circonstance et précise ainsi l'équilibre qu'il propose d'atteindre.

Refusé longtemps à l'ensemble des fonctionnaires parce qu'incompatible avec la nécessaire continuité du service public, le droit de grève est maintenant admis. Auparavant, la sanction était lourde pour les agents grévistes. Le Conseil d'Etat estimait en effet que la grève entraînait la rupture du contrat liant le fonctionnaire à l'administration, cette prétendue rupture autorisant la révocation de l'agent en dehors des garanties disciplinaires.

En reconnaissant le droit de grève, la Constitution de 1946 a donc apporté un progrès considérable. La Constitution de 1958 reprend d'ailleurs son préambule qui prévoit que « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent », formule extrêmement générale qui vaut donc, à défaut d'une indication expresse, également pour les fonctionnaires.

Pour la plus grande partie des agents, le droit applicable dans ce domaine résulte largement de la jurisprudence du Conseil d'Etat. Celui-ci a en effet considéré dans un arrêt de 1950 que, dans l'attente de la réglementation d'ensemble annoncée par la Constitution, le Gouvernement pouvait prendre toutes mesures destinées à éviter un usage abusif de la grève ou contraire aux nécessités de l'ordre public. Il a également précisé que, pour être licite, la grève doit se limiter à la défense des intérêts professionnels. Cette jurisprudence est constante.

Toutefois, la loi a interdit la grève aux fonctionnaires appartenant à certains corps : compagnies républicaines de sécurité en 1947, personnels de police en 1948, personnels des services extérieurs de l'administration pénitentiaire en 1956, personnels du service des transmissions du ministère de l'intérieur en 1968, militaires en 1972.

Il en a été de même pour les officiers contrôleurs de la circulation aérienne et les électroniciens de la sécurité aérienne, en 1964, ainsi que pour les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, en 1971.

Le projet de loi, dans son article 1er, abroge les dispositions tant de la loi du 2 juillet 1964 que de celle du 17 juin 1971 qui interdisent la grève aux fonctionnaires qu'elles concernent.

L'article 2 de la loi de 1964 et l'article 3 de la loi de 1971 prévoient en effet l'un et l'autre que : « toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires. Toutefois, la révocation ne pourra être prononcée que dans les formes prévues par le statut général des fonctionnaires ».

Le droit de grève serait ainsi reconnu aux 2 500 officiers contrôleurs de la circulation aérienne, aux 1 000 électroniciens de la sécurité aérienne et aux 600 ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

Les intéressés seraient dès lors soumis au droit commun de la fonction publique en la matière. Leur seraient ainsi applicables, outre les principes de caractère général déjà évoqués, les quelques lois comportant des dispositions précises sur tel ou tel point particulier en ce domaine.

Il faut citer la loi du 31 juillet 1963 relative à certaines modalités de la grève dans le secteur public. Ce texte contient plusieurs prescriptions importantes. Il incite tout d'abord les parties à négocier — il serait peut-être bon de prévoir les négociations dans le texte même du projet qui nous est aujourd'hui soumis — qu'elles soient d'ailleurs liées ou non sur ce point par des conventions passées antérieurement. Pour prévenir les « grèves surprises », il institue ensuite l'obligation d'un préavis. Ce dernier doit préciser les motifs du recours à la grève, en fixer le lieu, la date et la durée et parvenir cinq jours francs avant son déclenchement à l'autorité hiérarchique. La loi de 1963 interdit enfin les grèves tournantes.

Les dispositions des lois de 1964 et de 1971 qu'il nous est proposé d'abroger ont rencontré une vive opposition de la part des agents concernés sans empêcher le développement d'actions revendicatives qui ont, à différentes reprises, désorganisé le trafic aérien et qui ont sans doute été d'autant plus dures que le droit de grève n'était pas reconnu aux intéressés.

Le texte qui nous est soumis répond enfin à cette attente. Il se situe dans l'entreprise de rénovation et d'ouverture de la fonction publique entamée il y a maintenant près de trois ans et dont le bilan et d'ores et déjà considérable.

Un nouveau statut de la fonction publique vient d'être mis en place. La loi du 13 juillet 1983 pose des principes généraux applicables à l'ensemble des fonctionnaires, tandis que les lois du 11 et du 26 janvier 1984 rassemblent les dispositions statutaires relatives respectivement aux fonctionnaires de l'Etat et aux fonctionnaires territoriaux. On notera d'ailleurs que nous avons tenu à réaffirmer pour les fonctionnaires, dans le titre Ier du nouveau statut général, à l'article 10 de la loi du 13 juillet 1983, le principe posé par le préambule de la Constitution selon lequel le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent.

A côté de ces piliers du nouveau droit de la fonction publique, nous avons adopté d'autres textes plus précis pour apporter des solutions à des problèmes déterminés. Il en va, par exemple, ainsi de la loi relative à la titularisation ou du texte concernant la formation des fonctionnaires territoriaux.

La loi du 19 octobre 1982 mérite une mention particulière dans cet ensemble. L'adoption du projet qui nous est soumis conduirait en effet à en rendre les dispositions applicables aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne, aux électroniciens de la sécurité aérienne et aux ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

Cette loi traite en effet de la question des retenues pour absence de service fait par les personnels de l'Etat, des collectivités locales et des services publics. Elle a institué la proportionnalité des retenues sur salaires à la durée effective de l'arrêt de travail alors que celles-ci ne pouvaient être auparavant inférieures au trentième de la rémunération mensuelle. Elle a, par ailleurs, abrogé la loi du 22 juillet 1977 qui précisait qu'il n'y avait pas de service fait dès lors que l'intéressé, bien que présent, n'effectuait pas dans leur intégralité les tâches dont il était chargé.

Le Gouvernement nous propose de reconnaître le droit de grève à l'ensemble des personnels des services de la navigation aérienne qui seraient soumis, pour l'essentiel, au droit commun de la fonction publique sur ce point.

L'exposé des motifs du projet de loi souligne toutefois l'importance de la navigation aérienne dans la vie d'un Etat moderne et la nécessité d'établir en conséquence un compromis

qui soit à la fois équitable et réaliste entre la défense des intérêts professionnels des personnels et la sauvegarde de l'intérêt général. C'est pourquoi il définit également les éléments du service qui doivent être assurés en toute circonstance, en dépit de l'arrêt de travail.

Les articles 2 et 3 du projet de loi énumèrent les éléments du service qui doivent être assurés en toute circonstance en cas de cessation concertée du travail dans les services de la navigation aérienne.

Je ferai, à cet égard, deux remarques d'ordre général, une remarque de fond, l'autre revêtant un caractère plus technique.

Il faut en effet souligner d'emblée que la liste dressée par l'article 2 ne se fonde pas exclusivement sur la volonté de faire en sorte que la sécurité puisse être assurée malgré la grève de certains fonctionnaires, mais qu'elle prend également en compte les intérêts commerciaux de la France.

Un système comparable a été institué pour le service public de la radiodiffusion sonore et de la télévision par la loi du 29 juillet 1982 relative à la communication audiovisuelle. L'article 74 de cette loi est en effet très bref puisqu'il se limite, pour l'essentiel, à poser un principe.

En revanche, le décret du 29 décembre 1982 consacre onze articles à préciser les modalités d'application de la règle ainsi énoncée.

Le projet qui nous est soumis est plus précis puisque son article 2 comporte cinq rubriques. Il est formulé un ou plusieurs impératifs dans chacune d'entre elles. Les modalités d'application des principes posés sont en outre parfois indiquées.

Cet article prévoit tout d'abord que devront être mis en œuvre en toute circonstance les moyens nécessaires à la continuité de l'action gouvernementale et à l'exécution des missions de la défense nationale. Le second point est clair, mais la formulation du premier est plus générale et mériterait d'être précisée par le Gouvernement. Il semble que celle-ci recouvre en fait les vols que le Gouvernement décidera de faire exécuter au départ ou à destination des aérodromes maintenus ouverts pour assurer la continuité de son action et l'ordre public.

Le texte mentionne ensuite la préservation des intérêts essentiels et le respect des engagements internationaux de la France, notamment le droit de survol du territoire. Cet alinéa a pour objet de permettre à la France de respecter les conventions internationales auxquelles elle est partie, en particulier la convention de Chicago du 7 décembre 1944 qui pose le principe du droit de survol.

Ce droit est essentiel puisque le survol représente 40 p. 100 du trafic que nous contrôlons et qu'il s'agit d'un service rémunéré par ses utilisateurs. Rappelons que les transporteurs aériens étrangers ont ainsi versé 1 100 millions de francs — dont 80 p. 100 en dollars — à ce titre en 1983. L'enjeu est d'ailleurs tel que le projet de loi de finances pour 1985 comportera un budget annexe de la navigation aérienne qui permettra d'établir un lien direct entre les dépenses engagées et les ressources collectées, et donc de mieux planifier les investissements en fonction de l'évolution prévisible des trafics.

Si le droit de survol de notre territoire ne devait plus être assuré dans de bonnes conditions, le préjudice que nous aurions à subir ne se limiterait pas à une perte financière immédiate, d'ailleurs substantielle. A terme, les transporteurs aériens étrangers pourraient envisager des solutions de remplacement dont nous serions pratiquement, à coup sûr, tenus à l'écart. L'adoption du système qui nous est proposé permettrait au contraire de fournir les services habituels de contrôle, d'information et d'alerte à tous les survols internationaux auxquels serait seulement imposée une régulation qui écrêterait les pointes de trafic. Rappelons néanmoins que l'article 9 de la convention de Chicago n'est pas interprété par tous de la même façon.

Le troisième alinéa de l'article 2 permettrait également le maintien en fonctionnement de l'aéroport franco-helvétique de Bâle-Mulhouse. Les liaisons entre Strasbourg et les principales villes européennes continueraient, par ailleurs, d'être assurées.

L'objet de cette partie du texte n'est pas seulement de permettre à la France de respecter ses engagements internationaux. La référence à la « préservation des intérêts essentiels » de la France, notion qu'il appartiendra toutefois au Gouvernement de préciser, permettrait en outre d'éviter un cloisonnement complet du pays en cas de grève. Quelques vols internationaux seraient maintenus à cette fin.

La troisième rubrique mentionnée par l'article 2 regroupe les missions nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens. Elle vise, par exemple, à permettre les évacuations sanitaires, les secours à des personnes en danger, notamment en mer et en montagne, et la lutte contre les incendies de forêts. Ces missions doivent en effet être assurées, comme elles l'ont toujours été sous la responsabilité des personnels — il faut le reconnaître.

Le cinquième alinéa de l'article 2 a un objet dont la formulation est très peu précise et dont les contours devront donc, le cas échéant, être tracés à la lumière de la pratique. Il s'agit de la « préservation des besoins vitaux de la nation ». Il est toutefois indiqué dans le texte qu'entre dans cette catégorie le maintien des liaisons destinées à éviter l'isolement de la Corse, des départements et des territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte.

Pour ce qui est de la Corse, seraient maintenus, en cas de grève dans les services de la navigation aérienne, les seuls vols entre Marseille et Nice, d'une part, et Ajaccio et Bastia, d'autre part, ce qui représente entre quinze à trente mouvements quotidiens selon la saison.

Pour ce qui est des départements et des territoires d'outre-mer, les aéroports de Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Cayenne, Saint-Denis-de-la-Réunion, Nouméa et Papeete demeureraient ouverts ; un service réduit y serait mis en place et le trafic avec la métropole ferait l'objet d'une régulation.

L'article 2 fait enfin figurer dans la liste qu'il dresse la sauvegarde des installations et du matériel des services de la navigation aérienne, notion qui, elle aussi, devra être précisée. En matière de personnel, cette dernière rubrique intéresse surtout les électroniciens.

Concrètement, l'application des dispositions du projet de loi, et en particulier de son article 2, suppose le maintien en fonctionnement de dix stations-radar civiles qui participent à la couverture du territoire pour les besoins de la défense aérienne. Il s'agit des quatre stations isolées d'Evreux, de La Châtre, de Nantes et d'Aix-Sainte-Baume, et de six stations incorporées à un centre régional de la navigation aérienne ou à un aérodrome, situées à Bordeaux, Athis-Mons, Brest, Lyon-Satolas, Marseille-Vitrolles et Toulouse. Par ailleurs, un aérodrome serait maintenu en fonction dans chacune des régions. Pour dix d'entre elles, il s'agirait d'un aérodrome civil doté d'agents qui seraient requis sur la base des dispositions du texte. Les douze autres régions seraient desservies par un aérodrome militaire.

Pour éviter le cloisonnement complet du pays, trente départs internationaux et trente arrivées seraient assurés chaque jour à Paris. Pour ce qui est des vols intérieurs, dix aller et retour pourraient être exécutés entre Paris, d'une part, et Bordeaux, Lyon, Marseille, Nice et Toulouse, d'autre part. Encore peut-on s'interroger sur l'utilité d'un tel dispositif en cas de grève d'une partie seulement des personnels.

L'article 3 du projet de loi prévoit que le ministre chargé de l'aviation civile, donc le ministre des transports, désignera les personnels qui devront demeurer en fonction pour que les missions énumérées à l'article 2 puissent être assurées. Bien qu'il soit difficile de déterminer à l'avance avec une grande précision le nombre des fonctionnaires qui devront rester en fonction dans chaque catégorie, il semblerait que, pour mettre en œuvre le programme défini à l'article 2, dont l'exposé des motifs du projet de loi souligne qu'il s'agit d'un minimum, 11 p. 100 des ingénieurs des études et de l'exploitation, 21 à 25 p. 100 des électroniciens et 20 p. 100 des officiers contrôleurs devraient être maintenus en activité. Je ne vous cache pas, monsieur le ministre, que ces chiffres sont très discutés et même très contestés.

On note donc des disparités entre les différents corps de fonctionnaires. Il en ira de même à l'évidence au plan géographique, puisque, d'une part, certains aéroports seront ouverts et d'autre fermés, et qu'il n'est pas envisagé de transfert de personnel, et que, d'autre part, le survol, dont on a rappelé l'importance, est très inégalement réparti quant au contrôle.

Les fonctionnaires strictement nécessaires à l'exécution du service prévu à l'article 2 seront désignés de façon périodique et un tableau de service minimum sera établi dans chaque centre.

Ces dispositions ne peuvent concerner évidemment que les agents régis actuellement par la loi du 2 juillet 1964 et celle du 17 juin 1971.

Enfin, l'article 4 du texte prévoit que la loi n'entrera en vigueur que lorsque les modalités d'application de l'article 2 auront été fixées par le décret en Conseil d'Etat qu'il annonce.

Par ailleurs, en application de l'article 74 de la Constitution, qui dispose que les territoires d'outre-mer ont une organisation particulière tenant compte de leurs intérêts propres dans l'ensemble des intérêts de la République et que cette organisation est définie et modifiée par la loi après consultation de l'assemblée territoriale intéressée, l'article 4 du projet de loi précise que le texte est applicable dans les territoires d'outre-mer ainsi qu'à Mayotte. Il est indiqué que les consultations prévues par la Constitution ont été effectuées.

Ce rapport, monsieur le ministre, a fait l'objet d'un vote favorable de la commission des lois. J'ajoute n'avoir personnellement fait aucune déclaration d'aucune sorte, m'en tenant uniquement au rôle qui m'était confié, celui de rapporteur. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports.

**M. Charles Fiterman,** *ministre des transports.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, si on s'en tenait à certains commentaires, on pourrait croire que le Gouvernement vous propose aujourd'hui rien moins que la limitation des droits des personnels de la navigation aérienne.

**M. Michel Sapin.** C'est tout le fait l'inverse !

**M. le ministre des transports.** Curieuse information que celle qui ignore les faits, les sélectionne jusqu'à la caricature et faillit du même coup à sa mission de contribution à un débat social et politique sérieux et constructif.

En réalité, le projet de loi que vous soumet le Gouvernement vise à rétablir un droit dont les personnels du contrôle aérien sont privés depuis vingt ans : le droit de grève.

Je vous remercie, monsieur le rapporteur, de l'avoir souligné. Je vous remercie également du travail d'analyse approfondi que la commission et vous-même avez accompli ainsi que des réflexions et des interrogations que vous avez formulées et auxquelles je ne manquerai pas de répondre.

Mais, tout d'abord, quelle est la situation des personnels de la navigation aérienne ? En 1964, une loi a créé le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, les O.C.C.A., et celui des électroniciens de la sécurité aérienne, les E.S.A. Cette loi, qui reconnaissait le caractère spécifique de ces professions et leur technicité élevée, leur accordait un classement indiciaire favorable. Mais, en même temps, elle abolissait pour eux le droit à la grève reconnu aux fonctionnaires.

Cette privation totale du droit de grève a été étendue en 1971 aux ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

En même temps, alors qu'en 1964 ces dispositions s'appliquaient à 2 529 officiers contrôleurs de la circulation aérienne, 1970, puis à quatre-vingt-quatre en 1979. Dès lors, elles s'appliquaient à 2 529 officiers contrôleurs de la circulation aérienne.

Par conséquent, si la loi de 1964 n'a pas mis fin — loin de là — aux conflits sociaux dans ce secteur ni même défini les missions à assurer de façon continue, elle a privé de façon permanente les personnels de la navigation aérienne d'une liberté fondamentale reconnue par la Constitution. Ce que le Gouvernement vous propose aujourd'hui, c'est de mettre fin à cette situation injuste et absurde, en abrogeant les dispositions limitatives inscrites dans la loi et en reconnaissant à ces personnels cette liberté fondamentale.

Les modalités d'exercice de cette liberté font l'objet des autres propositions contenues dans le projet qui vous est soumis.

A cet égard, il faut bien constater que nous sommes dans un secteur dont la spécificité est évidente. Cela tient peut-être d'abord à des raisons historiques. Mais, surtout, le transport aérien s'est développé au point de devenir un élément fondamental de la vie de pays comme le nôtre, ce qui impose la continuité de certaines de ses missions essentielles.

Il faut observer que, dans nombre de pays, le contrôle aérien est rattaché aux activités militaires, que, dans la plupart des pays, le droit de grève n'est pas reconnu aux personnels concernés et que, dans les rares cas où il l'est, sa mise en œuvre est, de fait, très exceptionnelle et contestée.

Je sais bien que, dans certains cas, l'interdiction de la grève n'empêche pas les personnels de déclencher des mouvements parfois importants. Cela n'est pas pour me surprendre : j'ai toujours pensé que les interdictions de ce genre — où qu'elles interviennent du reste — étaient irréalistes et inadaptées, car il est mauvais de truquer le thermomètre. M. le rapporteur a même remarqué à juste titre qu'elles étaient de nature à durcir les conflits.

Il n'en reste pas moins que l'interdiction existante, outre l'effet de précédent qu'elle peut entraîner pour d'autres secteurs de la fonction publique, constitue une arme aux mains de l'autorité. L'expérience passée, que ce soit en France ou dans d'autres pays, a montré à quelles situations de difficulté ou d'arbitraire pouvait conduire, pour les intéressés et pour toute la collectivité, la perpétuation de cette interdiction.

En choisissant d'en finir avec elle, tout en prenant en compte la nécessité d'assurer la continuité de certaines missions essentielles, nous vous proposons de faire le choix de l'efficacité par le progrès de la démocratie.

Ce choix est aussi celui de la clarté. Il était possible — et il était souhaité par certains — que la loi se contente de prévoir un service minimum sans en définir la consistance, en laissant ce soin à l'administration ou au Gouvernement. Nous ne l'avons pas voulu car c'eût été mettre à nouveau les personnels de la navigation aérienne à la merci de l'arbitraire. Nous avons voulu être francs et clairs en définissant de façon précise le contenu de ce service minimum dans la loi et aussi dans un décret dont le projet a été mis au point et diffusé en même temps que le projet de loi.

La mise au point de ces textes nécessitait une réflexion approfondie et une concertation sérieuse. Cette phase de préparation — je le souligne — a duré près de deux années, pendant lesquelles nous avons procédé à toutes les rencontres utiles, y compris avec les organisations syndicales. En même temps, parce que plusieurs secteurs de l'activité gouvernementale étaient directement concernés, nous avons accompli un important travail de mise au point à l'échelon interministériel. C'est finalement le 9 novembre 1983 que le conseil des ministres a adopté le projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui.

Ce projet traduit encore un choix, qui est celui du sérieux, de la cohérence. Nous ne donnons pas d'une main pour reprendre de l'autre. Les dispositions proposées représentent un compromis réaliste, équilibré, entre la satisfaction légitime du droit des personnels à la défense de leurs intérêts et la continuité nécessaire de certaines missions vitales pour le pays. Loin de vider de tout contenu réel le droit recouvré, elles préservent son exercice et son efficacité.

Je voudrais en apporter la confirmation en donnant quelques précisions sur le contenu du service minimum et en répondant en même temps aux questions posées par M. le rapporteur.

En définissant les missions qui doivent être assurées en toutes circonstances, le projet de loi donne au service minimum un contenu limitatif dont il ne s'agit nullement de prévoir ultérieurement l'extension. Ce n'est pas un service minimum à géométrie variable.

Ce texte traite du droit de grève et du service minimum, et non du fonctionnement habituel des services. Il n'avait pas à le faire.

Des textes d'application, il ressortira clairement que les personnels ne seront astreints que pour la seule exécution des missions qui relèvent de ce service minimum, et dans la proportion où cela s'avérera nécessaire pour assurer cette exécution.

Le projet de loi indique qu'en cas de cessation concertée du travail dans les services de la navigation aérienne, un ensemble de missions indispensables devront être assurées en toutes circonstances : continuité de l'action gouvernementale ; exécution des missions de défense nationale ; satisfaction des besoins vitaux de la France et respect de ses engagements internationaux ; sauvegarde des personnels et des biens ; liaisons avec la Corse, les départements et les territoires d'outre-mer ainsi qu'avec la collectivité territoriale de Mayotte, de manière à éviter leur isolement de la métropole ; sauvegarde et entretien des installations et du matériel de ces services.

Concrètement, cela signifie par exemple que, s'il s'agit d'autoriser les survols et de leur rendre les services de contrôle « en route », cela ne s'entend pas nécessairement avec un maintien de la pleine capacité, mais avec une régulation du nombre des mouvements en fonction des effectifs astreints dans chaque centre. Ces effectifs feront l'objet d'une définition précise — tant en ce qui concerne leur importance que leur nature — après la consultation normale des organismes paritaires concernés.

S'agissant des survols, nous ne nous sommes pas situés du seul point de vue de l'intérêt commercial, car cette question va bien au-delà. La France occupe une position géographique particulière et elle joue un grand rôle dans le monde aéronautique. Nous avons tenu compte de la nécessité de préserver le rôle, l'image et les responsabilités qui sont les siennes.

A propos de la Corse et des départements et territoires d'outre-mer, il n'apparait pas indispensable de maintenir tous les vols habituels pour éviter l'isolement. Une desserte d'Ajaccio et Bastia, à un niveau qu'il conviendra de préciser, pourrait convenir. Les chiffres dont M. le rapporteur a fait état figurent dans certains projets mais ne sont pas définitifs. Ils seront précisés en fonction de ce que je viens d'indiquer.

Les notions d'intérêts essentiels et de besoins vitaux du pays ainsi que celle de respect des engagements internationaux — outre les survols dont je viens de parler — se rapportent à certains événements de différentes natures ou difficultés de la vie nationale et internationale, à certaines relations importantes, qui peuvent appeler des déplacements aériens indispensables. Afin d'éviter des querelles sur l'interprétation de ces dispositions, j'indique clairement que les textes d'application limiteront le service à assurer dans ce cadre à un maximum quotidien de dix vols intérieurs aller et retour et de trente arrivées et trente départs pour les vols internationaux. Il ne s'agit pas là d'une norme constante. Certains textes en circulation pouvaient le laisser croire, mais ils ne sont pas non plus définitifs. Il s'agit d'un « volant » à la disposition de l'autorité compétente qui l'utilisera, comme l'indique le projet de décret, « en fonction de besoins impératifs d'intérêt général indiscutable ».

En ce qui concerne l'aéroport Bâle-Mulhouse, il s'agira de respecter strictement nos obligations internationales, et nullement de permettre aux compagnies françaises gênées par la grève sur les aéroports parisiens d'y déplacer leurs vols.

A propos de la continuité de l'action gouvernementale, il s'agit de permettre les vols nécessaires à l'activité du Gouvernement, comme les déplacements des ministres dans l'exercice de leurs fonctions, l'accueil d'hôtes étrangers, ou encore certaines missions indispensables au maintien de l'ordre public.

En ce qui concerne les besoins vitaux de la défense nationale, vous savez que les services civils concourent à la surveillance aérienne du territoire par leurs stations radars ; cette fonction ne peut évidemment souffrir d'interruption. Par ailleurs, si l'armée dispose de son propre service de circulation aérienne — service qui n'est bien sûr nullement concerné par le projet actuel —, elle a parfois recours aux services civils pour certains de ses vols. Il s'agit de maintenir cette possibilité, pour un nombre limité de vols, sur décision du ministre de la défense.

Quant à la maintenance des matériels — puisque la nécessité de leur sauvegarde va de soi — seule devra être assurée celle qui est indispensable à la mise en œuvre du service minimum.

Ce texte ne concerne pas d'autres catégories de personnels comme les techniciens de l'aviation civile ou encore — je le dis parce qu'on en a parlé — les pompiers d'aérodromes.

L'exécution de l'ensemble des missions incluses dans le service minimum concerne — outre les survols — moins de 10 p. 100 du trafic normal à l'arrivée et au départ sur les aéroports français. Elle exigera — au maximum si je peux dire — le maintien en fonction au plan national de 22 p. 100 des effectifs d'officiers contrôleurs et d'électroniciens de la circulation aérienne, et de 12 p. 100 des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile. Je le répète, la répartition de ces effectifs sera mise au point de façon indiscutable, publique et stable, lors de l'élaboration du décret d'application.

Bien évidemment, la mise en œuvre de ce service minimum n'interviendra, en tout ou en partie, que si l'ampleur de la cessation concertée du travail la rend nécessaire, l'exécution des missions énumérées étant mise en cause.

On le voit, il est légitime de parler d'un texte clair, cohérent, équilibré. Je pense que les précisions que je viens de fournir, et qui avaient déjà fait l'objet de discussions au cours des contacts préparatoires, apportent des apaisements aux inquiétudes exprimées ici ou là.

Je suis convaincu qu'au-delà des différences d'appréciation, compréhensibles si l'on tient compte du rôle des uns et des autres, chacun conviendra — au moins dans son for intérieur — que ce texte aura le mérite, dès lors qu'il sera adopté, de mettre fin à une situation anormale et dangereuse, et qu'il s'inscrit pleinement dans l'effort de restauration et de progrès des libertés et des droits des citoyens de ce pays, que le Gouvernement s'efforce de développer. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Montdargent, premier orateur inscrit.

**M. Robert Montdargent.** Nous venons d'entendre avec beaucoup d'attention M. le rapporteur puis M. le ministre nous présenter ce projet de loi.

Monsieur le ministre, c'est, presque jour pour jour, vingt ans après la discussion et l'adoption par la droite d'un projet de loi retirant aux contrôleurs aériens le droit de grève que vous prenez cette initiative.

Nous sommes réunis dans cet hémicycle pour examiner — il ne faut pas l'oublier — les modalités du rétablissement d'une grande conquête démocratique dont les personnels ont été trop longtemps privés.

Dans le même temps et, si je peux ajouter, paradoxalement, depuis quelques jours, divers arrêts de travail ont affecté dans certains centres de contrôle le trafic aérien, tout spécialement au cours du week-end pascal.

J'ai dit « paradoxalement » — et je m'explique sur ce terme — car ces personnels fonctionnaires de l'Etat, privés du droit de grève de par la loi, en ont pourtant usé à la veille de son rétablissement ; vous y avez fait allusion il y a quelques instants, monsieur le ministre.

En premier lieu, je note à ce sujet qu'en d'autres temps les personnels de la navigation aérienne ont pu « apprécier » — si l'on peut dire — avec quel esprit de dialogue et de concertation les gouvernements de droite savaient répondre aux préoccupations exprimées. Que l'on se souvienne : l'autoritarisme, depuis 1964, fut constamment la règle et se traduisait, sur le terrain même, par des brimades, par de lourdes sanctions pécuniaires ou de carrière, par des exclusions temporaires et des révocations pour les contrôleurs aériens.

Faut-il rappeler encore qu'en 1973 le Gouvernement de droite de l'époque prit même la décision de remplacer les personnels civils du contrôle aérien par des militaires, au mépris des règles de sécurité élémentaires, et que cette décision eut pour conséquence la catastrophe aérienne de Nantes ?

En second lieu, je rappelle également que c'est toujours la droite, et elle seule, qui, en 1964, fut à l'origine de cette loi qui a privé pendant vingt ans les personnels du contrôle aérien de l'exercice de ce droit essentiel qu'est le droit de grève, pourtant inscrit dans notre loi fondamentale. Loin de revenir sur ses positions, la droite récidiva en 1971 et étendit cette interdiction à d'autres catégories de personnels du contrôle aérien.

Nous n'avons donc aucune leçon à recevoir aujourd'hui de ceux qui, depuis vingt ans, se sont toujours montrés les champions de l'autoritarisme le plus brutal et d'une intolérance constante à l'encontre des contrôleurs aériens

Cela posé, nous nous félicitons, pour notre part, que l'Assemblée ait, aujourd'hui, à débattre du principe du rétablissement du droit de grève pour les personnels des centres de contrôle aérien. En effet, le projet de loi que nous examinons s'inscrit dans le prolongement de ce grand acquis pour tous les fonctionnaires que constitue, depuis quelques mois, le nouveau statut de la fonction publique.

L'article 1er du texte abroge les dispositions des lois de 1964 et 1971, qui interdisaient aux contrôleurs aériens le recours à la grève. Nous en sommes entièrement satisfaits, tant il est vrai que les nombreuses propositions de loi présentées par notre groupe au cours des précédentes législatures trouvent ainsi une issue positive.

Les autres dispositions du projet de loi tendent à fixer les règles du jeu pour la mise en application d'un autre principe qui recueille également notre adhésion : celui de la continuité du service public, notamment de certaines missions qu'il convient, comme vous venez de le préciser à cette tribune, d'assurer en toutes circonstances.

Il serait en effet inconcevable et nuisible, dans la société de notre temps et compte tenu de l'importance de certaines relations internationales par voie aérienne, que celles-ci soient complètement remises en question par une paralysie totale des services du contrôle aérien, quel qu'en soit le bien-fondé. Je note d'ailleurs que, dès 1964, dans la discussion générale de la

loi dont j'ai parlé, mon ami Paul Cermolacce, qui intervenait au nom de mon groupe, exprimait cette préoccupation et indiquait — je cite ses paroles, car je crois qu'il s'agit d'un bon retour en arrière, même s'il est assez ancien — que « ce sont les pouvoirs publics qui ont mis un terme à une formule autrefois utilisée par les syndicats, particulièrement soucieux de la sécurité, qui consistait à laisser sur place un piquet de sécurité chargé de répondre à toute éventualité et de surveiller les installations laissées en marche dans cette intention ». Il ajoutait : « A partir d'une certaine époque, les piquets de sécurité ont été expulsés de leurs locaux de travail. »

De ce point de vue, depuis toujours, les personnels du contrôle aérien ont fait preuve d'esprit de responsabilité et ont su assurer en toutes circonstances la prise en charge de certaines liaisons aériennes.

Le projet de loi propose de donner une valeur législative à ces missions vitales qu'il convient d'assurer en cas de mouvement de grève des contrôleurs aériens afin d'éviter toute interprétation, et donc tout abus, ultérieure.

Ce principe nous agrée dans sa globalité et, puisque tout le monde est d'accord pour reconnaître la nécessité d'un service de sécurité, autant que celui-ci soit clairement défini et que les missions à assurer soient inscrites dans la loi. Vous avez d'ailleurs cru bon, monsieur le ministre, de donner, il y a quelques instants, des pourcentages : 10 p. 100 du trafic, 22 p. 100 des effectifs des contrôleurs, 12 p. 100 des ingénieurs. Il s'agit donc bien d'un service minimum.

A ce sujet, j'ai noté que la formulation de l'article 2 du projet de loi, article qui définit ces missions, peut se révéler ambiguë.

Cet article dispose, en effet, qu'en cas de grève les missions, limitativement énumérées par ailleurs, doivent « au moins » être assurées en toutes circonstances. Une interprétation possible pourrait conduire à considérer que, en fonction de circonstances et à l'appréciation des pouvoirs publics, le champ des missions minimales à assurer pourrait être étendu au-delà de ce que le législateur aurait prévu.

Monsieur le ministre, vous pourriez peut-être nous rassurer à ce sujet, même si vous avez déjà commencé à le faire dans votre intervention.

Pour lever toute ambiguïté, nous avons d'ailleurs déposé un amendement et nous souhaiterions que le Gouvernement précise clairement les choses, en particulier s'il s'avère que le nombre de personnels non grévistes est supérieur aux effectifs utiles à l'exécution des missions définies à l'article 2.

En outre, toujours à propos de cet article, il serait souhaitable que quelques précisions soient apportées.

Ainsi, certaines des missions à exécuter « en toute circonstance » méritent, à notre sens, d'être bien précisées. En effet, l'administration de l'aviation civile a déjà publié des projets de règlements en application du projet de loi qui semblent révéler une interprétation maximaliste.

C'est ainsi que le projet de loi prévoit le maintien de liaisons notamment vers la Corse, ce dont nous nous félicitons. Nous souhaitons qu'il ne s'agisse pas, au nom de cette définition, d'assurer la majeure partie des vols mais, au contraire, des seuls vols indispensables — les habitants de la Corse et leurs représentants ici dans cette maison en parlent souvent — pour ne pas couper la Corse du territoire continental. Des précisions à ce sujet, monsieur le ministre, devraient être apportées.

De même conviendrait-il de préciser la notion de préservation des intérêts « essentiels » de la France et de ses « besoins vitaux ». Nous désirons, de ce point de vue, que le projet de loi soit le plus précis et le plus concis possible et nous proposerons un amendement en ce sens au cours de la discussion des articles.

J'appelle enfin votre attention, monsieur le ministre, sur un point qui fait l'objet d'une vive émotion parmi les personnels. Il semblerait que l'exécution des missions à exécuter « en toute circonstance » se traduirait, dans certains centres de contrôle aérien, par une obligation de présence d'une proportion élevée du personnel. C'est ainsi que si dans une grève nationale les survols ne représentent que 37 p. 100 du trafic total, dans le cas d'un mouvement revendicatif limité à un seul centre, les survols représentent beaucoup plus, jusqu'à 70 p. 100 de l'activité du centre de Brest, par exemple.

Certes, les missions qui, en cas d'activité minimale des services de la navigation aérienne, ne seront pas assurées, représentent déjà, à elles seules, un formidable moyen de pression à l'égard des pouvoirs publics pour les cas où les personnels en seraient réduits à la grève. Néanmoins leurs organisations syndicales ont le sentiment que, dans certains centres, le droit de grève enfin reconnu aurait du mal à se concrétiser.

En conclusion, monsieur le ministre, après ces remarques, notre groupe perçoit clairement l'avancée extrêmement positive que constitue le projet de loi. Au-delà des dispositions qu'il contient, son existence même atteste de la volonté d'instaurer des relations nouvelles, constructives et loyales entre les pouvoirs publics et les personnels de la navigation.

Depuis vingt ans, les fonctionnaires de la navigation aérienne ne pouvaient, sans encourir de lourdes sanctions, user du droit de grève non seulement pour défendre leurs propres revendications mais, plus largement, pour défendre le service public.

Considérés auparavant comme fonctionnaires-sujets privés des droits élémentaires, ils accéderont avec ce projet de loi, à relier au nouveau statut général de la fonction publique, à la situation de fonctionnaires-citoyens.

Il reste, par le dialogue et la concertation avec les principaux intéressés, à aplanir les difficultés et les incompréhensions qui subsistent. Je sais que vous vous y employez et je me félicite d'ailleurs que les personnels aient déjà eu connaissance des projets réglementaires élaborés en application du projet de loi.

Cette méthode est la bonne et il y a tout à gagner, au bout du compte, à l'exercice de la démocratie à tous les niveaux.

Le groupe communiste émettra en conséquence un vote positif sur ce projet. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Toubon.

**M. Jacques Toubon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à nos yeux, dans cette affaire, je tiens à le souligner dès le départ, la sécurité du public prime tout, y compris la possibilité pour certaines catégories stratégiques de fonctionnaires d'interrompre leur travail en vue de défendre leurs intérêts. Nous avons, en l'occurrence, un cas spectaculaire de cette nécessité de la sécurité du public : les personnels dont nous allons parler ce soir tiennent, en effet, entre leurs mains le sort même de milliers de personnes et de biens d'une valeur très considérable. Face à cette situation, quelle est la réalité ?

La législation actuelle — c'est-à-dire les textes de 1964 et 1971 — est équilibrée : interdiction de la grève comme pour cinq autres corps de fonctionnaires, mais statut plus favorable — vous l'avez vous-même souligné, monsieur le ministre — avec reclassement indiciaire. C'est cet équilibre qu'il faut maintenir dans l'intérêt du public, dans l'intérêt des usagers de l'aviation civile, qui nous paraissent, ce soir comme en toutes circonstances, prioritaires par rapport à tous les autres.

Comparé à l'équilibre de la situation actuelle, votre projet nous paraît boiteux et constituer un compromis instable à tel point que, dès que la discussion a été ouverte en commission, les syndicats représentatifs n'ont pas manqué de se manifester pour demander le retrait ou la modification de ce projet, alors que vous l'avez présenté — ainsi que mes collègues M. Houteer et M. Montdargent — comme un gage donné à ces catégories de personnels.

Ce compromis est d'abord instable parce que, pour la première fois, l'on institue un service minimum légal dans la fonction publique. Jusqu'à maintenant, il existait, dans certains cas, un service minimum mais dans des entreprises publiques. Pour la première fois, des fonctionnaires, au sens strict — c'est-à-dire soumis au statut général de la fonction publique — ne pourront recourir au droit de grève qu'en assurant, en contrepartie, un service minimum. Je voudrais donc que l'on m'explique ce qu'est le service minimum dans la fonction publique. Je vous exposerai tout à l'heure la solution que nous préconisons pour résoudre ce problème : extraire ces personnels de la fonction publique au sens strict.

Le deuxième élément d'instabilité de votre compromis tient au fait que ce service minimum est considérable, vous l'avez vous-même décrit à l'instant. Cela conforte d'ailleurs, monsieur le ministre, notre position. En effet, si vous voulez imposer un service minimum aussi étendu, c'est bien parce que vous consi-

dérez que les impératifs de la sécurité du public, largement entendus, c'est-à-dire y compris ceux de la sécurité nationale, sont tellement prioritaires qu'il faut étendre le service minimum assez loin pour qu'ils puissent être satisfaits.

En l'occurrence, ce service minimum ne répond pas, comme dans d'autres secteurs, à certains besoins non prioritaires ou non vitaux mais devenus socialement importants, il tient compte, comme le prouve l'article 3, de besoins véritablement vitaux — c'est d'ailleurs le mot qui est employé. Voilà pourquoi vous êtes obligé d'étendre le service minimum dans des limites qui, à certains égards, annulent totalement le droit de grève que vous accordez par ailleurs. Et je comprends l'attitude de certains syndicats.

Non seulement ce compromis est instable, mais, et c'est plus grave encore, monsieur le ministre, il prépare une sorte d'engrenage. J'ai dit que c'était le premier service minimum institué dans la fonction publique. Après tout, comme disait votre camarade Aragon, il n'y a que le premier accroc qui coûte.

**M. Guy Ducoloné.** C'est Elsa Triolet !

**M. Jacques Toubon.** Monsieur Ducoloné, sur Aragon, je veux bien croire que vous êtes plus compétent que moi.

**M. Robert Montdargent.** Il fait partie de notre patrimoine national, monsieur Toubon !

**M. Jacques Toubon.** Certes, monsieur Montdargent, et c'est à ce titre que je l'ai cité, mais j'ai eu le sentiment que vous souhaitiez vous l'approprier. Je vous le laisse !

**M. Robert Montdargent.** Je tenais à rétablir les faits de l'histoire culturelle !

**M. Jacques Toubon.** Si vous instaurez le service minimum pour cette catégorie de personnels de la fonction publique, pourquoi demain n'accorderiez-vous pas le droit de grève à la police...

**M. Guy Malandain.** Oui !

**M. Jacques Toubon.** ... aux surveillants pénitentiaires ?

**M. Guy Ducoloné.** Pourquoi pas ?

**M. Jacques Toubon.** D'ailleurs, sur les bancs de la majorité, certains y sont favorables.

**M. Guy Malandain.** Oui !

**M. Jacques Toubon.** Si tel est le cas, monsieur le ministre, à partir de quel nombre de delinquants ou d'évadés estimerez-vous que le service minimum doit être imposé à la police ou aux surveillants pénitentiaires ?

**M. Robert Montdargent.** Absurde !

**M. Jacques Toubon.** Par pure démagogie, vous mettez le doigt dans un engrenage de dispositions qui peuvent vous conduire à mettre à bas un édifice législatif nécessaire à la sécurité publique.

L'une des conséquences les plus graves de ce texte est qu'il peut constituer un précédent pour d'autres catégories dont on voit mal comment vous arriveriez à fixer le service minimum.

**M. Robert Montdargent.** Au fond, vous avez du mal à accepter le droit de grève !

**M. Jacques Toubon.** En outre, ce projet de loi heurte le principe de l'égalité à deux niveaux.

D'abord les compagnies étrangères seront traitées d'une façon beaucoup plus favorable que les compagnies nationales Air France et Air Inter. Vous l'avez d'ailleurs reconnu vous-même en annonçant que seraient assurés trente vols internationaux et dix vols nationaux. Ainsi, les compagnies étrangères pourront survoler le territoire national alors que seules les compagnies d'aviation civile nationales seront touchées.

Voilà quelle sera la conséquence de ce projet de loi.

Non seulement il entraîne une très grave inégalité, mais il institue un handicap économique dont vous devez, monsieur le ministre, en tant que tuteur de ces compagnies aériennes, être plus conscient que tout autre.

Deuxième violation du principe de l'égalité : c'est désormais le pouvoir réglementaire qui détermine qui peut faire grève et qui ne peut pas faire grève. N'est-ce pas là l'arbitraire que vous vouliez, à juste titre, écarter par cette loi ? Je vous pose la question.

En réalité, la solution de ce problème difficile consiste à concilier les intérêts de quelques milliers de fonctionnaires de haute qualité, de haute technicité, dont la conscience professionnelle ne peut pas être mise en cause, avec l'intérêt plus général non pas seulement de ceux qui prennent l'avion, mais de l'ensemble de la société française, ainsi d'ailleurs que de l'économie nationale comme votre texte le souligne.

A cet effet il convient de maintenir l'interdiction du droit de grève, mais anssi de conférer an contrôle aérien un statut différent de celui qui existe aujourd'hui.

Je suis d'autant plus pour le maintien de l'interdiction du droit de grève qu'est absurde l'argument selon lequel, malgré cette interdiction, ses personnels font grève. Monsieur le ministre, c'est une question de volonté politique. Pourquoi préjugez-vous votre propre faiblesse ou celle des gouvernements qui vous succéderont ?

Mais, parallèlement à cette interdiction, il faut conférer au contrôle aérien, et pas seulement au personnel, un statut spécifique. En 1962 avait été élaboré un projet, avec le concours notamment de certains parlementaires, qui, malheureusement n'a pas vu le jour et qui tendait à créer en France une agence nationale du contrôle de l'espace aérien, qui intégrerait la totalité des fonctions du contrôle et de la navigation aérienne, à la fois civile et militaire, dont le personnel aurait un statut qui ne serait pas strictement celui de la fonction publique. Cette structure unique, spéciale, employant un personnel qui aurait lui-même un statut spécial, serait à mon avis un progrès par rapport à la situuation actuelle, par rapport aussi au projet que vous nous proposez d'adopter, parce qu'elle permettrait de concilier les nécessités un peu contradictoires que j'évoquais tout à l'heure entre le principe du droit de grève, les intérêts de cette catégorie de personnel et l'intérêt supérieur de la sécurité du public et de la sécurité de la nation.

Monsieur le ministre, nous ne voterons pas le projet que vous nous proposez parce qu'il n'est pas conforme à l'intérêt des Français alors que l'on pourrait parfaitement trouver d'autres solutions équilibrées pour résoudre ce problème difficile.

En tout cas, je crains qu'avec ce projet vous ne mettiez le doigt dans un engrenage qui risque, dans le domaine du contrôle aérien et dans la fonction publique, de vous conduire à bien des déboires.

**M. le président.** La parole est à M. Sapin.

**M. Michel Sapin.** Ce projet vise un objectif et pose une question.

L'objectif : rétablir un droit de grève pour une catégorie de personnels qui n'en disposaient plus depuis vingt ans.

La question : comment concilier le droit fondamental à la grève avec la nécessaire continuité du service public ?

M. Toubon nous a démontré avec son esprit dialectique habituel, premièrement, qu'il refusait tout ce que nous proposions, deuxièmement, que nous ne donnions pas assez. Je remarque d'ailleurs qu'il tient le même raisonnement sur tout projet présenté par le Gouvernement ou sur toute proposition émanant d'un député de la majorité visant à accorder un droit nouveau.

Votre objectif, monsieur le ministre, est pourtant clair ; vous l'avez affirmé, le rapporteur et M. Montdargent l'ont très bien rappelé : il s'agit de rendre un droit imprescriptible à une categorie de Français qui en étaient privés depuis vingt ans.

Il est beaucoup plus difficile de répondre à la question de savoir comment rendre compatible ce droit fondamental avec la nécessaire continuité du service public. Car il s'agit en fait de trouver un équilibre qui, comme tout équilibre, peut se faire plutôt d'un côté ou plutôt de l'autre. C'est celui qu'il convient d'instaurer entre deux principes que le Conseil constitutionnel, en 1979, a considérés comme d'égale valeur, c'est-à-dire de valeur constitutionnelle : le principe du droit de grève et le principe de la continuité du service public.

Les nécessités spécifiques du service public de la navigation aérienne exigent manifestement la satisfaction de missions essentielles, précisées à l'article 2 du projet de loi, qui sont

assurées par la présence de personnels spécialisés. Il s'agit — rappelons-le — de la continuité de l'action gouvernementale et de l'exécution des missions de la défense nationale ; de la préservation des intérêts essentiels et du respect des engagements de la France au plan international et notamment du droit de survol du territoire ; des missions nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens ; de la préservation des besoins vitaux de la nation et notamment du maintien des liaisons destinées à éviter l'isolement de la Corse, des départements et des territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte ; et, enfin, de la sauvegarde des installations et du matériel de ces services.

En tout état de cause, ce projet de loi vise donc un double objectif : d'une part, assurer la continuité de l'Etat par le fonctionnement régulier du service public et par la satisfaction de l'intérêt général ; d'autre part, maintenir, pour des raisons économiques évidentes, que vous avez rappelées, des activités de service commercial.

Un problème a été soulevé : malgré la définition relativement précise de l'article 2, un pouvoir réglementaire d'application vous est confié, monsieur le ministre. Mais l'un des principes bien connus du droit de la fonction publique veut que tout chef de service prenne les mesures nécessaires au bon fonctionnement de l'administration placée sous son autorité. Par conséquent, il est tout naturel que ces dispositions soient prises par voie réglementaire.

Mais se pose la question de savoir si ces dispositions réglementaires respecteront l'équilibre dont j'ai parlé entre droit de grève imprescriptible et nécessaire continuité du service public.

**M. Jacques Toubon.** C'est en effet toute la question !

**M. Michel Sapin.** La lettre du texte, aussi précise soit-elle, ne nous permet pas d'y répondre avec précision. Vous avez, monsieur le ministre, apporté des éléments de réponse en annonçant que, le service minimum concernerait 22 p. 100 des effectifs de telle catégorie, 12 p. 100 de ceux de telle autre. Ces réponses sont satisfaisantes, rassurantes. Or je crois que cet équilibre nécessaire ne doit pas s'apprécier globalement, toutes catégories confondues sur l'ensemble du territoire, mais bien plutôt catégorie par catégorie, et même station par station, centre par centre, ou aérodrome par aérodrome. L'organisation de ce service minimum prend alors toute son importance puisqu'il est vrai qu'une application rigide de la lettre du texte aboutirait à ce que plus de 70 p. 100 des personnels de certains centres soient concernés, tandis qu'une application souple, qui aménagerait des « glissements » d'un centre sur l'autre, permettrait de respecter l'équilibre fondamental entre droit de grève et continuité du service public. C'est pourquoi il est indispensable, monsieur le ministre — et vous en êtes bien conscient puisque vous l'avez vous-même reconnu — de définir précisément, soit par décret, soit par arrêté ou même par circulaire, quels personnels seront concernés par le service minimum.

Le groupe socialiste considère que ce projet de loi rend à une catégorie de Français brimés un droit imprescriptible, tout en respectant globalement l'équilibre entre droit de grève et continuité du service public. Mais il est certain que les réponses que vous apporterez à nos questions influeront sur cet équilibre dans l'application de cette réforme. C'est pourquoi le groupe socialiste leur accordera une attention toute particulière.

Le groupe socialiste considère que ce projet constitue, comme dans d'autres domaines concernant la fonction publique, une avancée considérable qu'il convient de saluer comme telle. C'est la raison pour laquelle il lui apportera son soutien. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports.

**M. le ministre des transports.** Mesdames, messieurs les députés, sur les différentes interventions, notamment sur celle de M. Toubon, je m'en tiendrai à quelques brefs commentaires.

Vous avez eu, monsieur Toubon, le mérite de poser la question de fond essentielle dans ce débat et d'y avoir répondu clairement : faut-il ou non reconnaître un droit de grève aux personnels de la navigation aérienne ?

Monsieur Toubon, vous avez répondu de la manière la plus claire par la négative même si dans vos propos, on a pu noter quelques clins d'œil à ceux qui veulent plutôt plus que ce que le Gouvernement propose.

**M. Jacques Toubon.** Je n'ai fait aucun clin d'œil !

**M. le ministre des transports.** Quelle que soit la difficulté de cet exercice, vous avez répondu clairement par la négative à cette question. Je ne peux qu'en prendre acte et constater notre désaccord total.

**M. Jacques Toubon.** Les Français aussi en prendront acte !

**M. le ministre des transports.** Certainement et je le souhaite d'ailleurs ! C'est pour cela que je tiens ces propos sinon je n'insisterais pas.

Pour justifier cette position, vous avancez quelques arguments que je veux relever.

En premier lieu, vous insistez sur le souci primordial de la sécurité des usagers. Je tiens à dire que ce souci a toujours été celui des personnels de la navigation aérienne, contrôleurs, électroniciens et autres. Je veux à cet égard leur rendre hommage. Le projet du Gouvernement ne contient aucune espèce de mise en doute sur ce point et prend pleinement en compte ce souci auquel il permettra de répondre en détail. Un orateur a rappelé à ce propos que c'est, au contraire, la situation qui a été créée à partir de 1964 et de 1971 qui a conduit, dans les circonstances dont chacun se souvient, à la mise en cause très préjudiciable de cette sécurité.

Autre argument : la nécessité de définir un service minimum dont vous dites qu'il serait étendu. Non, je crois avoir clairement montré, au début du débat, que ce service est minimum, qu'il est raisonnable, équilibré et surtout clairement défini.

Nous aurions pu — certains juristes considéraient que cela était justifié et nécessaire — nous contenter d'indiquer qu'un service minimum serait utile et laisser sa définition à la discrétion du Gouvernement et de l'administration. Le mérite de ce projet est d'avoir refusé cette solution de facilité et d'arbitraire et de s'être attaché précisément à définir les différentes missions qui doivent entrer dans le service minimum. Mais la longueur relative de cette définition, mise bout à bout, et je crois en avoir fait la démonstration, ne conduit pas, si elle préserve ses missions que nous considérons comme vitales, à ôter à ce droit de grève, un contenu réel et à le priver de toute signification et de toute efficacité.

Pour répondre à une question posée notamment par M. Sapin, je rappelle qu'il y aura une définition atricte des effectifs nécessaires par centre et par catégorie. Il existe déjà un projet que nous préciserons dans le cadre de la concertation nécessaire. A aucun moment, les chiffres retenus n'atteindront ceux que l'on cite ici ou là. Par exemple, pour le centre de Brest, selon les chiffres actuellement envisagés, le service minimum ne pourra concerner qu'au plus 30 p. 100 des effectifs de l'ensemble des personnels du centre. Et dans les centres où la proportion des survols est la plus importante, le niveau global par centre ne pourra jamais excéder 35 p. 100. Tels sont, à l'heure actuelle au point où en est la préparation des textes, les chiffres exacts. Je répète qu'ils peuvent encore fair l'objet d'un examen attentif. Par conséquent, on peut parler de service minimum et de préservation de l'exercice effectif du droit de grève.

On a également parlé d' « engrenage ». Je refuse tout à fait cette interprétation, dans quelque sens que ce soit. Le droit de grève est en effet un principe fondamental de la Constitution et nous pensons qu'il doit être reconnu pour ce qui concerne la navigation aérienne. Il existe ensuite des modalités qui se fondent sur la spécificité de l'activité concernée et qui par conséquent ne peuvent pas être ni reproduites ni invoquées dans la mesure où on ne retrouve pas ce type d'activité et ces conditions dans un service comme celui de la navigation aérienne.

On a prétendu que le pouvoir réglementaire pourrait dans ces conditions, être le seul juge. J'ai indiqué tout à l'heure que c'était l'inverse, puisque le texte de loi, le décret et les dispositions qui font actuellement l'objet de mises au point, auront été discutés et établis d'une façon claire, précise et publique. Par conséquent, il n'y aura pas de place pour l'improvisation ou pour l'arbitraire. Il est nécessaire d'appliquer des dispositions qui seront parfaitement claires.

Cela dit, je veux surtout relever dans les propos de M. Toubon des réflexions qui me paraissent d'une extrême gravité et sur lesquelles je ne peux pas ne pas m'arrêter un instant. Nous anticiperions sur notre faiblesse. Qu'est-ce donc que cette expression sinon une anticipation sur les répressions éventuelles ? C'est tout à fait évident.

**M. Jacques Toubon.** Si la loi interdit le droit de grève, il faut l'appliquer, un point c'est tout.

**M. le ministre des transports.** C'est bien ce que je viens de dire, monsieur Toubon. Je parlais, dans mon propos liminaire, des dangers que présenterait la perpétuation de la situation actuelle. Je crois que vous venez de confirmer mon interprétation. Si, à Dieu ne plaise, vous deviez, avec vos amis, revenir aux affaires, les personnels de la navigation aérienne savent à quoi cela les exposerait. Les voilà avertis, et bien avertis.

Au surplus, refusant le droit de grève pour ces personnels, et ressentant la difficulté qu'il y a à maintenir ce refus dans le cadre actuel, c'est-à-dire avec des personnels civils intégrés à la fonction publique, vous avancez l'idée d'une agence spéciale. On ne sait pas si elle serait de droit public ou de droit privé.

**M. Jacques Toubon.** Public !

**M. le ministre des transports.** Mais je fais observer à nouveau que parmi les missions qui sont dévolues à ces personnels figurent des missions d'ordre public et de défense nationale. Je ne vois pas très bien comment une agence spéciale pourrait se charger de telles missions qui pourraient être retirées aux personnels de l'Etat eux-mêmes. Si bien qu'à la vérité — je ne crois pas me livrer à une interprétation excessive — la création de cette agence spéciale déboucherait sur la militarisation pure et simple de ces personnels. Voilà l'interprétation que je donne de vos propos et je constate que vous ne la démentez pas.

**M. Jacques Toubon.** Si, je démens. Vous pouvez penser ce que vous voulez. Puisque je propose un statut mixte, ce n'est pas un statut militaire. La moindre des choses aurait été que vous m'écoutiez.

**M. le ministre des transports.** Compte tenu des missions imparties à ces personnels, je maintiens que si ce ne sont pas des contrôleurs civils attachés à la fonction publique, c'est la porte ouverte à la militarisation. Là encore, je crois que les personnels concernés et tous ceux qui sont attachés à la fonction publique et à l'exercice normal de ses droits, qui est inséparable du sens des responsabilités, apprécieront les propos que vous venez de tenir.

Bien évidemment, ce n'est pas du tout de cette philosophie que s'est inspiré le Gouvernement Notre projet constitue un progrès sérieux et fondé de la démocratie qui permettra l'exercice sérieux et fondé d'une liberté fondamentale, celle du droit de grève et ce dans le même temps où nous prenons pleinement en compte, avec esprit de responsabilité, la nécessité de satisfaire des besoins vitaux de la nation.

Ces précisions étant données, je souhaite que l'Assemblée nationale adopte ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

**M. le président.** La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

### Article 1er.

**M. le président.** « Art. 1er. — Les deuxième et troisième alinéas de l'article 2 de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne sont abrogés.

« Les deuxième et troisième alinéas de l'article 3 de la loi n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile sont abrogés. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er est adopté.*)

### Article 2.

**M. le président.** « Art. 2. — En cas de cessation concertée du travail dans les services de la navigation aérienne, doivent au moins être assurées en toute circonstance :

« — la continuité de l'action gouvernementale et l'exécution des missions de la défense nationale ;

« — la préservation des intérêts essentiels et le respect des engagements de la France au plan international et notamment le droit de survol du territoire ;

« — les missions nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens ;

« — la préservation des besoins vitaux de la nation et notamment le maintien des liaisons destinées à éviter l'isolement de la Corse, des départements et territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte ;

« — la sauvegarde des installations et du matériel de ces services.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application de ces dispositions. »

Sur cet article, plusieurs orateurs sont inscrits.

La parole est à M. Roger Rouquette.

**M. Roger Rouquette.** L'article 2 constitue, il n'est pas besoin de le souligner, le corps de ce projet de loi, puisqu'il énumère des éléments du service qui doivent être assurés en toutes circonstances.

A lire sans commentaires annexes, ce texte est suffisamment vague pour que le meilleur ou le moins bon résulte des textes d'application. Bien entendu, et mon collègue Michel Sapin l'a dit, le groupe socialiste est favorable à ce texte. Cependant, il est attentif à ce que le service minimum n'aille pas à l'encontre du droit de grève nouvellement reconnu aux services de la navigation aérienne. Il y a un point d'équilibre à trouver entre l'intérêt général et l'intérêt particulier. Cela a été souligné plusieurs fois. J'ai enregistré avec satisfaction, monsieur le ministre, toutes les précisions que vous avez données en réponse aux orateurs et qui montrent que ce service minimum sera vraiment minimum. Cependant, je vous poserai deux questions complémentaires auxquelles vous pourrez d'ailleurs répondre lors de l'examen de certains amendements.

D'abord, vous avez donné certains exemples concrets de la continuité de l'action gouvernementale. Cependant, dans l'exposé des motifs, cette notion est accompagnée de celle de continuité du service public. Le fait que cette notion de continuité du service public ne soit pas reprise dans le texte du projet de loi a-t-il une signification ?

Seconde question : quelle différence faites-vous entre préservation des intérêts essentiels et préservation des besoins vitaux de la nation ?

En terminant, je voudrais insister sur un point. Les textes d'application devraient faire l'objet d'une large concertation entre toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les syndicats du personnel des services de la navigation aérienne.

**M. le président.** La parole est à M. Ligot.

**M. Maurice Ligot.** Je voudrais qu'on comprenne bien, monsieur le ministre, le sens du texte que vous présentez ce soir.

Avec l'article 1er, vous supprimez certaines dispositions des lois de 1964 et de 1971. Je dirai d'un mot un peu familier que vous vous donnez ainsi le beau rôle. Vous vous présentez comme généreux. Mais à l'article 2, vous reprenez d'une main ce que vous avez donné de l'autre. Cet article énumère les domaines dans lesquels le service minimum devra s'exercer. Ces domaines sont considérables. Il s'agit de la « continuité de l'action gouvernementale », expression très vague, et de « l'exécution des missions de la défense nationale », ce qui est plus précis ; de « la préservation des intérêts essentiels et le respect des engagements de la France au plan international et notamment le droit de survol du territoire », ce qui est considérable car la France est un nœud de communications aériennes ; des « missions nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens », et là encore vous vous donnez le beau rôle ; de « la préservation des besoins vitaux de la nation », et notamment la liaison avec la Corse, les départements et les territoires d'outre-mer ; et enfin de « la surveillance des installations et des matériels de ces services ».

Tout cela, c'est très bien, mais, je le répète, vous reprenez d'une main ce que vous avez donné de l'autre. Je note toutefois un fait extrêmement grave : vous défavorisez systématiquement les compagnies nationales, Air France et Air Inter, qui ne pourront plus fonctionner pendant la grève alors que les avions étrangers circuleront.

Je tire une double conclusion de cet article. D'abord, on sent immédiatement — je pèse mes mots — l'absurdité de votre attitude, ou plus exactement celle du Gouvernement car je ne vous vise pas personnellement, monsieur le ministre. Le Gouvernement affirme une chose, mais il dit ensuite le contraire.

On discerne ensuite l'hypocrisie du Gouvernement dans cette affaire. Comme toujours, il promet, il s'engage, mais en même temps il trompe.

Le mot « démocratie » revient sans cesse dans votre bouche, mais on a l'impression que chaque fois que vous l'employez, vous trompez votre auditoire, en la circonstance les personnels de la navigation aérienne que je fais juges, ainsi que l'Assemblée, de cette attitude à la fois absurde et hypocrite.

**M. le président.** La parole est à M. Toubon.

**M. Jacques Toubon.** Je me suis inscrit sur l'article 2, qui prévoit un service minimum, en particulier en raison de son troisième alinéa qui est ainsi rédigé : « — la préservation des intérêts essentiels et le respect des engagements de la France au plan international et notamment le droit de survol du territoire : ».

Le ministre des transports, que je remercie d'avoir apporté des réponses très complètes à mes observations, n'a toutefois pas répondu à l'une d'entre elles qui, au demeurant, n'avait aucun caractère juridique et ne cachait aucun procès d'intention. Il s'agissait seulement d'une observation de fait tenant à la réalité de l'application de ce texte. Il est en effet apparu, à travers les chiffres cités par M. le ministre, que le nombre de vols autorisés à l'intérieur du service minimum allait créer une inégalité entre les compagnies nationales et les compagnies étrangères qui ne paraît pas conforme à l'intérêt économique du pays. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous fournir des explications au sujet de cette inégalité ?

**M. le président.** MM. Montdargent, Ducoloné et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 2, supprimer les mots : « au moins ».

La parole est à M. Ducoloné.

**M. Guy Ducoloné.** M. Ligot vient de parler de l'« absurdité » de l'attitude du Gouvernement. Je lui laisse la responsabilité de ce terme, mais alors comment faut-il qualifier son propre comportement ? Il a voté contre l'article 1er, qui rétablit le droit de grève, mais il critique l'article 2 en utilisant des arguments qui auraient dû le conduire à émettre un vote positif voici quelques instants.

Au demeurant, cela ne devrait pas nous étonner car, lors de la discussion du statut de la fonction publique, le même M. Ligot s'était opposé à l'article qui garantissait le droit de grève aux fonctionnaires « dans le cadre des lois qui le réglementent », mais par ailleurs, manifestant ainsi son refus du droit de grève, il avait voulu inscrire dans la loi la notion de continuité du service public.

Cette remarque vaut aussi pour M. Toubon qui a également tendance à changer d'opinion d'un article à l'autre ou d'un projet à l'autre.

Notre amendement tend à apporter une précision et surtout à éviter une mauvaise interprétation de l'article 2, ou plus précisément du membre de phrase suivant : « doivent au moins être assurés en toute circonstance ». Vous expliquez, monsieur le ministre, dans l'exposé des motifs du projet, que si un certain nombre de personnels ne sont pas en grève, le service peut être assuré au-delà du minimum qui est prévu.

Cela dit, les mots « au moins » pourraient laisser supposer que l'exécutif pourrait demander davantage. Nous proposons de supprimer les mots « au moins » afin d'éviter toute interprétation dans un sens ou dans l'autre, car l'exposé des motifs ne figurera pas dans le texte de la loi.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Houteer,** *rapporteur.* La commission n'a pas examiné cet amendement qui est arrivé dans l'après-midi. Cependant, à titre personnel, j'y suis favorable. Nous en avons d'ailleurs parlé ensemble hier, monsieur le ministre.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre des transports.** Je tiens à redire que le souci du Gouvernement est que le service minimum soit strictement délimité. C'est ce qu'il fera dans les textes d'application, et cette déclaration a valeur d'engagement.

M. Rouquette a eu raison de souligner que l'expression « continuité du service public » est beaucoup trop générale pour correspondre aux dispositions que nous proposons. Elle serait ambiguë et ne peut s'inscrire dans le cadre du service minimum.

Je veux, par ailleurs, relever le propos quelque peu excessif de M. Ligot qui a parlé d'hypocrisie. Je n'ai pas très bien compris s'il reprochait au Gouvernement de donner trop ou de ne pas retenir assez. Quoi qu'il en soit, je récuse tout à fait ce mot d'« hypocrisie » qui s'appliquerait peut-être mieux à ses déclarations.

Quant à l'amendement n° 6, il ne saurait y avoir de doute sur le fond. Quand on parle de « continuité du service public », cela signifie que les missions définies constituent le service minimum nécessaire. Pour le Gouvernement, le service minimum n'est pas à géométrie variable. Il recouvre les missions qui doivent être assurées en toutes circonstances.

Mais, dans la mesure où il peut effectivement y avoir ambiguïté, et par conséquent risque d'interprétation erronée, ayant attentivement relu le texte, j'estime qu'il n'y a pas d'inconvénient à supprimer les mots « au moins ». Je suis donc favorable à l'amendement n° 6.

**M. le président.** La parole est à M. Ligot.

**M. Maurice Ligot.** J'accorde à M. Ducoloné qu'il a bonne mémoire, mais j'affirme aussi qu'il possède l'art consommé de déformer les propos.

**M. Guy Ducoloné.** Si peu !

**M. Maurice Ligot.** Je voudrais rappeler ce que j'ai dit lors de la discussion de la loi concernant les droits et obligations des fonctionnaires. J'avais alors jugé inutile de mentionner leur droit de grève, puisque celui-ci est garanti par un texte plus important, le préambule de la Constitution, fondement juridique de toutes nos institutions. Ce droit est donc reconnu à tous les Français, fonctionnaires ou non. En revanche, dans la loi sur les droits et obligations des fonctionnaires, on ne parle pratiquement pas de la continuité du service public. C'est pourquoi il convient de la mentionner aujourd'hui.

Le projet de loi rétablit le droit de grève supprimé par les lois de 1964 et 1971, mais il est absurde, car il établit un service minimum qui recouvre en réalité pratiquement toutes les fonctions de la navigation aérienne. Et les mots « au moins » signifient qu'il pourrait être encore plus important. Malheureusement, les services concernant les compagnies françaises, Air France et Air Inter ne sont pas visés. Celles-ci ne pourraient donc plus fonctionner normalement.

Ce qu'il faut, ce n'est pas un service minimum, mais un service complet. Par conséquent, les dispositions des lois de 1964 et de 1971 s'imposaient. Vous, vous donnez d'une main et reprenez l'essentiel de l'autre. En fait, vous trompez le personnel de la navigation aérienne.

**M. Guy Ducoloné.** C'est absurde !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 6.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** MM. Montdargent, Ducoloné et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 7, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa de l'article 2 :

« — la préservation des intérêts ou besoins vitaux de la France et le respect de ses engagements internationaux, notamment le droit de survol du territoire ; ».

La parole est à M. Montdargent.

**M. Robert Montdargent.** Je ne veux pas poursuivre la polémique avec M. Ligot et avec M. Toubon. Encore ce dernier a-t-il eu le mérite de reconnaître qu'il est pour le maintien de la suppression du droit de grève. M. Ligot, lui, a fourni des explications emberlificotées. Il ferait mieux de dire clairement s'il est pour le maintien de la loi de 1964.

**M. Maurice Ligot.** Je viens de le dire !

**M. Robert Montdargent.** Je ne crois pas !

**M. Maurice Ligot.** Vous n'avez pas écouté !

**M. Robert Montdargent.** Cet article 2 énumère les services qui devront être assurés en cas de cessation d'activité des personnels. L'amendement que nous présentons est un amendement de cohérence qui ne met pas en cause le fond de l'article.

Le troisième alinéa de l'article 2 fait référence aux intérêts essentiels de la France, alors que le cinquième alinéa évoque les besoins vitaux de la nation. Il nous a semblé nécessaire de regrouper ces deux notions, et nous proposons de le faire dans le troisième alinéa. Ainsi, les intérêts et besoins vitaux de la nation sont à égalité avec les engagements internationaux, ce qui leur confère une plus grande force juridique.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Houteer,** *rapporteur.* La commission des lois n'a pas examiné cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre des transports.** Pour répondre aux préoccupations quant à l'éloignement dans le texte des deux expressions « intérêts essentiels » et « besoins vitaux » émises tant par M. Rouquette tout à l'heure que par M. Montdargent à l'instant, le Gouvernement ne voit pas d'inconvénient à la contraction proposée. La rédaction initiale, dont j'ai explicité la signification, paraît en effet quelque peu redondante.

Permettez-moi, puisque j'en ai l'occasion et qu'on évoque, dans ce même passage, les engagements internationaux de la France, de répondre à l'argument qui a été avancé au sujet des préjudices qui résulteraient pour les compagnies françaises, de l'exercice du droit de grève.

J'avoue que je ne vois pas bien en quoi consisterait un droit de grève qui n'entrainerait aucune conséquence. Il faut être honnête. Ou bien on est contre le droit de grève, et je comprends tout à fait la cohérence de la position de M. Ligot à cet égard, ou bien on reconnait le droit de grève, et, dans ce cas, il en résulte inévitablement des conséquences. Ce qu'il faut, c'est éviter les conflits en faisant les efforts de négociation appropriés.

Quant à détourner les effets du droit de grève contre des intérêts étrangers, ce serait tout de même un peu paradoxal. Rappelez-vous — la situation n'était pas identique, mais elle concernait quand même les transports — le mouvement des douaniers italiens. Nous nous sommes précisément élevés contre le fait que ces mouvements entraînaient des conséquences, non pas tellement pour les intérêts italiens, mais pour les intérêts de la France et de quelques autres pays européens. Nous avons trouvé cela tout à fait anormal. Ayant adopté cette position, il ne serait pas très cohérent de détourner les effets du droit de grève de façon discriminatoire vers des intérêts étrangers. Cela ne serait pas une démarche raisonnable, et l'opposition devrait au moins nous reconnaître le mérite de respecter les engagements internationaux de la France. Cela est capital et répond d'ailleurs à la préservation des intérêts fondamentaux de notre pays.

J'ajouterai une précision. J'ai évoqué le volant de trente vols internationaux, départs et arrivées, inscrits dans le service minimum. Etant donné la manière dont se répartissent les droits de trafic, j'indique que ces vols devraient concerner aussi bien les compagnies françaises que les compagnies étrangères.

**M. le président.** La parole est à M. Toubon.

**M. Jacques Toubon.** Je ne comprends pas comment on pourrait accepter l'amendement présenté par M. Montdargent et les membres du groupe communiste. En effet, cet amendement crée dans le texte une confusion non seulement de forme, mais également de fond.

D'un côté, le troisième alinéa fait référence à la situation de la France dans une communauté internationale aéronautique, régie notamment par les accords qui nous lient avec les autres pays au sein de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Nous accordons des droits de survol. Nous avons passé des accords réciproques. Il s'agit bien là pour la France de la préservation d'intérêts essentiels. Il ne faut pas risquer, notamment, de subir des mesures de représailles qui causeraient alors de grands dommages à l'étranger à nos compagnies aériennes.

D'un autre côté, le cinquième alinéa évoque nos besoins vitaux. Il s'agit là du plan interne.

La contraction proposée par l'amendement communiste, et surtout l'emploi de la conjonction « ou », est une erreur considérable. A la limite, si on avait écrit « et » pour montrer qu'il y a, d'un côté, des intérêts à préserver sur le plan international et, de l'autre, des besoins vitaux internes, cela aurait été moins grave, mais employer « ou », c'est-à-dire vouloir faire équivaloir les intérêts essentiels aux besoins vitaux, c'est une confusion complète, de caractère intellectuel.

Vous avez donc tort, monsieur le ministre, d'accepter cet amendement, et pas du tout pour des raisons de fond, car quelle que soit la rédaction que l'on adoptera, le résultat sera le même. Mais votre texte est infiniment plus clair et la réduction des besoins vitaux aux intérêts essentiels et inversement va créer de graves difficultés pour la mise au point des textes réglementaires. Je ne vois pas très bien comment vous allez pouvoir assurer la distinction, qui est bien faite dans votre texte, entre la préservation des intérêts essentiels et la satisfaction des besoins vitaux. Le texte du projet est beaucoup plus logique. Il y a, d'un côté, la France au sein de la communauté internationale et, de l'autre, les besoins vitaux, notamment ceux de l'économie française.

M. Foyer a d'ailleurs présenté un amendement sur ce point qui tend à revenir à la bonne langue française, car on ne préserve pas des besoins ; on préserve les moyens de satisfaire ces besoins et on satisfait les besoins. La rédaction qu'il propose est supérieure à la vôtre sur le plan de la langue et infiniment supérieure à celle qui risque d'être retenue à la suite de l'adoption de l'amendement de M. de Montdargent qui mélange absolument tout.

Par ailleurs, il est vrai, monsieur le ministre, que le droit de grève a des conséquences. Sinon, ce ne serait pas le droit de grève. Mais ce que je mets en cause, ce n'est pas l'exercice du droit de grève ; c'est votre définition du service minimum qui est très inéquitable. Votre service minimum, justement parce que vous avez besoin de préserver les intérêts essentiels de la France en matière aéronautique, ouvre un vaste champ aux compagnies étrangères, alors qu'il réduit à presque rien les possibilités d'activité, pendant la grève des contrôleurs aériens, des compagnies nationales. En réalité, vous instituez là un second droit de grève dans les compagnies nationales aéronautiques.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 7.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 1, tombe.

M. Foyer a présenté un amendement de la commission n° 2, ainsi libellé.

« Rédiger ainsi le cinquième alinéa de l'article 2 :

« — la satisfaction des besoins vitaux de la nation et notamment le maintien des liaisons indsipensables avec la Corse, les départements et territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte ; ».

La parole est à M. Toubon, pour soutenir cet amendement.

**M. Jacques Toubon.** Le cinquième alinéa de l'article 2 évoque « la préservation des besoins vitaux de la nation ». Cela ne veut rien dire. Les besoins ça se satisfait, ça ne se préserve pas. C'est pourquoi M. Foyer propose d'écrire : « La satisfaction des besoins vitaux de la nation ». Il propose aussi d'écrire : « le maintien des liaisons indispensables avec la Corse », et non : « les liaisons destinées à éviter l'isolement de la Corse ».

En effet, l'isolement de la Corse, monsieur le ministre — et je ne l'apprendrai à personne — ne résulte pas d'une éventuelle grève des contrôleurs aériens mais de son caractère insulaire !

Il ne s'agit pas d'éviter l'isolement de la Corse, mais de maintenir les liaisons indispensables à la Corse et aux départements d'outre-mer qui, à l'exception de la Guyane, sont des îles.

Cela étant, monsieur le ministre, compte tenu de l'amendement que vous avez accepté précédemment et qui, lui, ne va pas du tout — je me permets de le dire gentiment — dans le sens d'une bonne rédaction du texte, j'ai peur que vous ne trouviez inutile l'amendement de M. Foyer qui tend à mieux rédiger celui-ci.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Houteer,** *rapporteur.* La commission a repoussé cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre des transports.** Je pense que, du fait de l'adoption de l'amendement n° 7, la première partie de l'amendement n° 2 tombe d'elle-même.

Pour la seconde partie, je maintiens que je préfère l'expression « éviter l'isolement » qui figure dans le projet et qui a d'ailleurs reçu l'approbation du Conseil d'Etat. Je ne pense pas que M. Toubon y voie une mauvaise référence !

**M. Jacques Toubon.** Si cette expression a été acceptée par le Conseil d'Etat, monsieur le ministre, c'est l'argument définitif ! Il n'y a plus rien à dire ! Vous vous rendez à nos arguments.

**M. Guy Ducoloné.** Pourquoi ? Vous y avez des amis, monsieur Toubon ? (*Sourires.*)

**M. Jacques Toubon.** Si votre parangon, c'est le Conseil d'Etat, je suis d'accord avec vous, monsieur le ministre

**M. le ministre des transports.** Monsieur Toubon, ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Je n'ai pas de point de vue exclusif et ce que je dis à propos d'une chose ne saurait avoir de valeur absolue en tout temps et en tout lieu. Personne n'est infaillible, ni moi ni personne d'autre.

Je dis que je préfère la formulation du projet de loi, parce que je pense qu'elle est mieux adaptée à son objet. J'entends bien que la Corse est isolée parce qu'elle est une île mais, précisément, il faut éviter cet isolement en maintenant certaines liaisons.

**M. Jacques Toubon.** C'est ce que j'ai dit !

**M. le ministre des transports.** La rédaction que nous avons retenue précise mieux l'objet de la démarche, tandis que l'amendement n° 2 pourrait donner lieu à une interprétation plus extensive.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** MM. Montdargent, Ducoloné et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 8, ainsi rédigé :

« Dans le cinquième alinéa de l'article 2, supprimer les mots : « la préservation des besoins vitaux de la nation et notamment ».

La parole est à M. Montdargent.

**M. Robert Montdargent.** Sans revenir sur la discussion qui vient d'avoir lieu, je ferai observer à M. Toubon que notre amendement n° 7 ne débouche ni sur la confusion ni sur quelque opposition que ce soit. Il s'agit tout au contraire, et je m'en suis expliqué il y a un instant, de donner une valeur égale aux besoins vitaux de la nation et aux engagements internationaux de la France. Nous n'allions pas plus loin en proposant cette modification et notre position était parfaitement logique.

Quant à l'amendement n° 8, c'est un simple amendement de conséquence.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Houteer,** *rapporteur.* La commission n'a pas, non plus, examiné cet amendement.

**M. Jacques Toubon.** Elle n'a rien fait, la commission !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre des transports.** Le Gouvernement pense que cet amendement est cohérent avec l'amendement n° 7 et donc qu'il s'impose de lui-même.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** M. Séguin a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Dans le cinquième alinéa de l'article 2, après le mot : « éviter », insérer les mots : « des difficultés économiques accrues pour la Lorraine et ».

La parole est à M. Toubon, pour soutenir cet amendement.

**M. Jacques Toubon.** Mon collègue Philippe Séguin...

**M. Guy Malandain.** Qui n'a pas le sens du ridicule !

**M. Jacques Toubon.** ... considérant, d'une part, l'extension très large du service minimum prévue par l'article 2, et notamment son cinquième alinéa, considérant, d'autre part, que la solution des difficultés économiques de la Lorraine constitue aujourd'hui un besoin vital de la nation, au point que le Président de la République lui a consacré une heure et cinq minutes de sa conférence de presse il y a trois semaines, propose d'inscrire parmi les exemples de besoins vitaux de la nation qu'il conviendrait de préserver à travers le service minimum celui qui consiste à éviter que ne soient accrues les difficultés économiques actuelles de la Lorraine.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Houteer,** *rapporteur.* La commission a repoussé cet amendement, estimant qu'il n'y avait aucune mesure entre la situation insulaire de la Corse, par exemple, et celle de la Lorraine qui est reliée par fer et par route à toutes les métropoles et aux différents centres d'activité.

Cet amendement n'a d'ailleurs, à notre avis, rien à faire dans ce texte.

**M. Guy Ducoloné.** Mais M. Toubon ne le savait pas !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre des transports.** Je connais un peu M. Séguin et je m'étonne qu'il se laisse aller à un effet quelque peu facile dans les circonstances actuelles. Personne, bien évidemment, ne sous-estime les difficultés de la Lorraine. Mais ce n'est pas par cette loi qu'une réponse leur sera apportée, ne serait-ce que parce qu'il existe avec cette région de nombreuses liaisons que nous voulons encore améliorer, comme M. le Président de la République l'a annoncé, avec la réalisation d'un T. G. V.-Est.

J'ajoute que nous ne sommes pas pessimistes au point de penser que les difficultés de la Lorraine dureront si longtemps qu'elles doivent être inscrites comme telles dans une loi.

**M. Robert Montdargent.** Tandis que la Corse, elle, doit y figurer !

**M. le ministre des transports.** Reprenant le propos de M. le rapporteur, je répète qu'il doit être bien clair que le cinquième alinéa de l'article 2 vise uniquement la Corse et les départements et territoires d'outre-mer. En aucun cas son application ne saurait être étendue à d'autres régions françaises dont la situation n'est pas du tout la même.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** M. Rigaud a présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« Avant le dernier alinéa de l'article 2, insérer les alinéas suivants :

« — l'acheminement des passagers en transit ou sur le retour ;

« — l'acheminement du courrier. »

La parole est à M. Ligot, pour soutenir cet amendement.

**M. Maurice Ligot.** Par son amendement n° 4, M. Rigaud propose d'ajouter deux dispositions au service minimum prévu à l'article 2.

La première fait suite très directement au respect des engagements de la France au plan international, qui permettra à une compagnie aérienne étrangère de déposer des voyageurs à Paris, à Nice, à Marseille ou à Lyon. Si nous nous en tenions là,

ces voyageurs n'auraient pas de moyen de gagner leur destination finale. M. Rigaud propose donc d'ajouter, aux missions qui devront continuer à être assurées, l'acheminement des passagers en transit ou sur le retour.

La seconde disposition vise l'acheminement du courrier, qui est aussi l'un des impératifs souvent évoqué à l'heure actuelle et dont M. le ministre chargé des P.T.T. se fait l'écho. Il convient d'assurer la rapidité et la régularité du service.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Houteer,** *rapporteur.* La commission n'a pas examiné cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre des transports.** Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement. Il n'y voit aucune justification.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 4.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 2, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 2, ainsi modifié, est adopté.*)

**Article 3.**

**M. le président.** « Art. 3. — Le ministre chargé de l'aviation civile désigne les personnels qui doivent demeurer en fonction pour l'exécution des missions visées à l'article 2 de la présente loi. »

Je suis saisi de deux amendements, n°s 9 et 10, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 9, présenté par MM. Montdargent, Ducoloné et les membres du groupe communiste, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 3 :

« Après consultation des organismes paritaires concernés, le ministre chargé de l'aviation civile définit le nombre et la nature des emplois nécessaires à l'exécution des missions visées à l'article 2 de la présente loi.

Il désigne les personnels qui doivent demeurer en fonction pour l'exécution de ces missions. »

L'amendement n° 10, présenté par M. Houteer, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 3 :

« Le ministre chargé de l'aviation civile désigne les personnels indispensables à l'exécution des missions visées à l'article 2 de la présente loi.

« Ces personnels doivent demeurer en fonction. »

La parole est à M. Ducoloné, pour soutenir l'amendement n° 9.

**M. Guy Ducoloné.** Nous souhaitons que la désignation des agents qui devront demeurer en fonctions ainsi que le nombre et la nature des emplois nécessaires fassent l'objet d'une consultation des personnels, tout au moins des organismes paritaires concernés.

Nous avons proposé une autre rédaction de l'article 3 après réflexion et pour tenir compte de la nécessité de mettre au point un système tel qu'aucun agent ne soit totalement privé du droit de grève, comme je l'ai expliqué en commission.

Il a été dit, notamment par M. le rapporteur, que de 70 à 90 p. 100 des personnels ne seraient pas touchés, en cas de cessation concertée du travail, par l'obligation d'assurer un service minimum. Il reste que la répartition de ces personnels est très inégale sur l'ensemble du territoire et que dans certains services ou dans certains postes le service minimum pourrait concerner tout le monde. Aussi, pour qu'aucun agent ne soit totalement privé du droit de grève, il faut qu'une concertation permette de déterminer le nombre et la nature des emplois concernés ainsi que les personnes qui devront demeurer en fonctions.

**M. le président.** La parole est à M le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 10 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 9.

**M. Gérard Houteer,** *rapporteur.* La commission n'a pas examiné l'amendement n° 9.

En revanche, elle a accepté l'amendement n° 10, afin de bien marquer que seuls les personnels indispensables à l'exécution des missions énumérées à l'article 2 du présent texte peuvent être maintenus en fonctions en cas de grève dans les services de la navigation aérienne.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

**M. le ministre des transports.** Toutes les explications que j'ai données depuis le début du débat vont dans le sens des préoccupations de M. Ducoloné. Il est bien évident que, selon la pratique habituelle, le Gouvernement consultera les organismes paritaires concernés avant l'adoption définitive des textes d'application. Ces textes, je l'ai déjà dit, auront soin de bien définir le nombre et la nature des emplois nécessaires à l'exécution des missions visées à l'article 2.

J'ajoute que l'intention du Gouvernement est bien de faire en sorte que la presque totalité des personnels concernés puisse disposer, à un moment ou à un autre, du droit de grève. Je dis « la presque totalité » parce que, à ma connaissance, il est des cas très limités de stations radar dans lesquelles ne servent que quelques personnes — lesquelles, je le rappelle, sont à l'heure actuelle astreintes au service — et où il sera sans doute difficile d'aller jusqu'au bout dans l'exercice du droit de grève. Mais cela ne peut, en tout état de cause, concerner qu'un très petit nombre d'agents.

Dans ces conditions, je ne pense pas qu'il soit utile d'alourdir la loi par une recommandation qui vaut en règle générale pour des textes de cette nature et, mes propos ayant valeur d'engagement, je souhaiterais que l'amendement n° 9 soit retiré.

L'amendement n° 10, en revanche, me paraît conforme à l'esprit dans lequel le Gouvernement souhaite voir interprétée la notion de service minimum. J'y suis donc favorable.

**M. le président.** Monsieur Ducoloné, les explications de M. le ministre vous incitent-elles à retirer l'amendement n° 9 ?

**M. Guy Ducoloné.** Je mentirais en disant que je ne fais pas confiance à M. le ministre. (*Sourires.*) L'engagement qu'il vient de prendre me satisfait. Il avait déjà indiqué que la concertation que nous demandons aurait lieu. Elle est indispensable, et c'est pourquoi nous insistons pour qu'elle se fasse.

J'ai voté ce matin en commission l'amendement de M. le rapporteur. Si, avec mon ami Montdargent, nous avons déposé néanmoins l'amendement n° 9, c'est parce que nous voulions obtenir une réponse officielle de M. le ministre en séance publique.

Cela dit, je retire l'amendement n° 9 au profit de celui de la commission.

**M. le président.** L'amendement n° 9 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 10.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** M. Rigaud a présenté un amendement, n° 5, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 3 par la phrase suivante :

« Il pourra, selon les besoins, faire appel aux personnels militaires pour assurer les priorités prévues à l'article 2. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3, dans le texte de l'amendement n° 10.

(*L'article 3, ainsi rédigé, est adopté.*)

**Après l'article 3.**

**M. le président.** M. Toubon et les membres du groupe du rassemblement pour la République ont présenté un amendement, n° 11, ainsi rédigé :

« Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« Les dispositions de l'article 2 de la loi n° 82-889 du 19 octobre 1982 ne sont pas applicables à l'absence de service fait résultant d'une cessation concertée de travail des personnels de l'aviation civile visés par la présente loi. »

La parole est à M. Toubon.

**M. Jacques Toubon.** L'amendement que je présente au nom de mon groupe tend à empêcher le personnel du contrôle aérien qui exercerait son droit de grève dans le cadre de la présente loi de bénéficier des dispositions de l'article 2 de la loi du 19 octobre 1982.

Cet article est ainsi rédigé : « Par dérogation aux dispositions prévues à l'article précédent », c'est-à-dire par dérogation aux dispositions générales qui prévoient que pour chaque moment de grève est retenu un trentième du traitement, soit une journée, « l'absence de service fait résultant d'une cessation concertée du travail donne lieu, pour chaque journée :

« — lorsqu'elle n'excède pas une heure, à une retenue égale à un cent-soixantième du traitement mensuel ;

« — lorsqu'elle dépasse une heure, sans excéder une demi-journée, à une retenue égale à un cinquantième du traitement mensuel ;

« — lorsqu'elle dépasse une demi-journée sans excéder une journée, à une retenue égale à un trentième du traitement mensuel. »

On a pu appeler ces dispositions la « légalisation de la grève d'une heure ». Depuis qu'elles sont intervenues, on a vu les conséquences très dommageables qu'elles ont entraînées dans certains services publics, en particulier la poste. M. Mexandeau, ministre chargé des P.T.T., a déclaré lui-même il y a quelques semaines, lorsqu'il a fait évacuer le centre de tri postal de Caen, que le comportement des grévistes, et notamment de ceux qui interrompaient leur travail pendant une seule heure à la fin des opérations, c'est-à-dire au moment du départ du courrier, bloquant ainsi la totalité de la chaîne de tri et l'envoi du courrier, en était directement la conséquence.

Or, dans le cas qui nous occupe, il est tout à fait clair que, si les personnels peuvent utiliser cette possibilité, qui est en réalité une forme de grève perlée, alors que la grève perlée est interdite, les conséquences risquent d'être catastrophiques. Si on laisse s'appliquer l'article 2 de la loi du 19 octobre 1982, certains personnels pourront interrompre leur travail une heure, ou trois heures, ce qui désorganisera totalement le service, et ne subir que des retenues proportionnelles.

Voilà qui est grave ! On a vu les conséquences de telles grèves sur l'acheminement du courrier. Mais, s'agissant de transport aérien, les conséquences seraient encore plus graves.

A partir du moment où l'Assemblée a décidé, d'une part, de rétablir le droit de grève et, d'autre part, institué un service minimum, vous rendriez, monsieur le ministre, un grand service à la collectivité nationale en acceptant que ce droit de grève ne soit pas assorti des dispositions de la loi du 19 octobre 1982 relatives à la grève d'une heure.

J'ajoute que le comportement maximaliste adopté ces jours-ci par certaines des organisations syndicales qui représentent ce personnel, notamment lorsque vous avez présenté le projet de loi devant la commission des lois, nous fait craindre que ne se réalisent de telles hypothèses et que les organisations syndicales ne cherchent à utiliser toutes les possibilités offertes par la loi.

A cet égard, celles qui sont offertes par l'article 2 de la loi du 19 octobre 1982 seraient particulièrement dangereuses.

C'est pourquoi j'ai déposé sur cet amendement une demande de scrutin public.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Houteer,** *rapporteur.* Lorsque la commission s'est réunie ce matin, elle n'était pas saisie de cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre des transports.** J'admire la subtilité du raisonnement de M. Toubon. J'ai parfaitement compris où il voulait en venir.

Pour ma part, je ne vois pas de raison de soumettre les personnels de la navigation aérienne à une discrimination et de les placer dans une situation d'exception au regard de la loi dès lors que leur est reconnu le droit de grève. En particulier, je ne vois aucune raison technique, qu'il s'agisse d'impératifs de sécurité ou d'autres.

D'une part, les règles de préavis s'appliqueront à ces personnels, ce qui devrait inciter à la négociation.

D'autre part, les dispositions relatives au service minimum apporteront précisément les garanties nécessaires en cas de cessation du travail.

Il n'y a donc pas de raison, ni technique ni de principe, de souscrire à la demande de M. Toubon.

C'est pourquoi le Gouvernement est opposé à cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Montdargent, contre l'amendement.

**M. Robert Montdargent.** Nous savons gré à M. Toubon d'avoir déposé cet amendement, car le libellé de celui-ci et les explications qu'il a fournies éclairent sa pensée.

L'assimilation qu'il a faite entre l'affaire récente du tri postal de Caen et la navigation aérienne est absolument abusive. Certes, le tri postal est une profession très noble, mais, permettez-moi de le dire, monsieur Toubon, la navigation aérienne est d'une autre nature.

**M. Jacques Toubon.** Merci pour le tri postal. Vous rejoignez M. Lelong, monsieur Montdargent !

**M. Robert Montdargent.** Je vous en prie, laissez-moi m'exprimer ! Je ne vous ai pas interrompu lorsque vous avez soutenu votre amendement.

En fait, vous mettez en doute la conscience professionnelle des personnels de la navigation aérienne. Cela, nous ne pouvons l'accepter, car jamais depuis 1964 — ce qui représente une longue période — l'hypothèse que vous avez envisagée ne s'est concrétisée.

**M. Jacques Toubon.** La loi permettant la retenue d'une heure n'existait pas !

**M. le président.** Monsieur Toubon, je vous en prie.

**M. Guy Ducoloné.** M. Toubon est contre le droit de grève !

**M. Robert Montdargent.** L'assimilation à laquelle a procédé M. Toubon est abusive.

Quant à la conscience professionnelle des agents, qu'il a mise en cause, nous ne la percevons pas du tout de la même façon que lui.

En réalité, M. Toubon est hostile au droit de grève que le présent texte accorde à ces personnels. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 11.

Je suis saisi par le groupe du rassemblement pour la République d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

.....

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

| | |
|---|---|
| Nombre de votants | 486 |
| Nombre de suffrages exprimés | 486 |
| Majorité absolue | 244 |
| Pour l'adoption | 157 |
| Contre | 329 |

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

**Article 4.**

**M. le président.** « Art. 4. — Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à la date de la publication du décret visé à l'article 2 de la présente loi.

« Elles sont applicables dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4.

(*L'article 4 est adopté.*)

**Vote sur l'ensemble.**

**M. le président.** Dans les explications de vote, la parole est à M. Ligot.

**M. Maurice Ligot.** Votre projet, monsieur le ministre, consiste à tenir une promesse. C'est du moins ce qu'affirme l'exposé des motifs : « Conformément à ses engagements, le Gouvernement a déposé un projet de loi afin de supprimer les entraves... ».

Il s'agit d'une promesse concernant le rétablissement du droit de grève. On rétablit donc le droit de grève. Mais le texte prévoit, en son article 2, que doit être assuré un service minimum d'une nature et d'une ampleur telles que ce droit de grève se trouve très largement vidé de son contenu.

A cet égard, il faut effectuer un retour en arrière et poser la véritable question. Pour un service de cette nature, c'est-à-dire dans un domaine « à haut risque », qui comporte des obligations importantes compte tenu des responsabilités qui sont en cause, la vraie solution réside dans les dispositions des lois du 2 juillet 1964 et du 17 juin 1971, même si celles-ci ne sont pas agréables pour les personnels. En la matière, le droit de grève n'a pas de véritable justification rationnelle.

En effet, on ne peut pas assimiler les personnels de la navigation aérienne — fonctionnaires, comme chacun sait, puisqu'ils font partie d'un service public national — à la fonction publique ordinaire. On sait d'ailleurs que celle-ci recouvre de grandes différences.

L'assimilation que l'on veut faire ignore les réalités, à savoir certains impératifs concernant la sécurité et les besoins de la nation, ainsi, d'ailleurs, que cela figure à l'article 2. Sur ce point, il n'y a aucune contradiction entre nous.

Le texte que vous présentez, monsieur le ministre, est donc un faux-semblant. Vous offrez en pâture à ces personnels un droit de grève dépourvu de contenu véritable.

C'est donc un texte démagogique. Je sais bien que vous en avez l'habitude, mais votre démagogie s'applique là à un domaine qui aurait dû retenir particulièrement votre attention — dans un autre sens.

Vous avez parlé de répression à propos des textes en vigueur. Monsieur le ministre, que ferez-vous si les personnels de la navigation aérienne, qui ne sont pas satisfaits de votre texte, n'assurent pas le service minimum ? Vous ferez, vous aussi, de la répression. Vous serez obligé de prendre des mesures impératives exigeant de ces personnels qu'ils assurent leur service. Vous appellerez cela de la répression ? Non ! Vous appellerez cela simplement « l'exercice normal de l'autorité de l'Etat ».

Reconnaissez qu'il s'agira d'un déguisement ! Ou bien alors admettez que c'est la réalité des choses et cessez de qualifier de « répression » l'action que l'Etat a menée en application des lois de 1964 et de 1971, pour assurer le fonctionnement du service.

De toute façon, les personnels comprendront qu'ils ont été joués.

Et, je le répète, la réponse que vous avez faite concernant Air France et Air Inter n'est pas une réponse honnête et précise. Vous portez un mauvais coup à ces compagnies.

C'est pourquoi le groupe Union pour la démocratie française votera contre ce projet de loi.

**M. le président.** La parole est à M. Toubon.

**M. Jacques Toubon.** Je serai bref : entre l'intérêt d'un groupe, si respectables que soient ses revendications, et l'intérêt général des Français, nous choisissons l'intérêt général des Français.

**M. Guy Malandain.** C'est bien la première fois !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports.

**M. le ministre des transports.** Bien que l'heure soit tardive, je ne puis résister...

**M. Maurice Ligot.** Au plaisir !

**M. le ministre des transports.** ... non pas au plaisir, mais à l'envie d'ajouter quelques mots.

Vous dites, monsieur Ligot, que le Gouvernement souhaite tenir une promesse. Eh oui, nous avons cette faiblesse de vouloir tenir nos promesses ; c'est un trait de l'honnêteté de ce Gouvernement, que vous avez mise en doute un peu imprudemment.

**M. Maurice Ligot.** C'est de malhonnêteté qu'il s'agit !

**M. le ministre des transports.** Votre intervention m'a laissé une impression très pénible, car vous vous êtes embrouillé dans un écheveau de contradictions dont vous n'arriviez pas à vous sortir.

Vous affirmez, en quelque sorte, que ce projet, tout en accordant en principe le droit de grève, le supprime. Dans ces conditions, peut-être pourriez-vous le voter puisque vous êtes contre ce droit ?

**M. Maurice Ligot.** Maintenez la loi de 1964 !

**M. le ministre des transports.** Si vous ne le faites pas, c'est sans doute, passez-moi l'expression, qu'il y a un « truc » et que ce droit de grève est effectivement reconnu.

Vous affirmez aussi que la mise en œuvre de ces dispositions portera un tort considérable aux compagnies françaises. De deux choses l'une : ou bien le droit de grève n'existe pas et, dans ce cas, les compagnies françaises ne peuvent subir aucun tort, ou bien, si tort il y a, selon vous, c'est que le droit de grève est reconnu. Vraiment, je crois que personne n'est en mesure de comprendre la subtilité de votre raisonnement.

**Mme Paulette Nevoux.** C'est incompréhensible !

**M. le ministre des transports.** En vérité, il y a bien un droit de grève et l'on a prévu un service minimum qui prend en compte, monsieur Toubon, de façon pleine et entière, comme le veut le Gouvernement, l'intérêt général du pays. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(*L'ensemble du projet de loi est adopté.*)

— 3 —

## DEPOT DE RAPPORTS

**M. le président.** J'ai reçu de M. François Massot un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de résolution de M. Pierre Bas et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête sur les instructions données par certains syndicats de la direction générale des impôts à leurs membres en matière de contrôle fiscal (n° 1874).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 2058 et distribué.

J'ai reçu de M. François Massot un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur la proposition de résolution de M. Georges Mesmin, tendant à la création d'une commission d'enquête chargée d'examiner la gestion de la « Mission laïque française » (n° 1961).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 2059 et distribué.

J'ai reçu de M. François Massot un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de résolution de M. Marcel Bigeard et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête chargée d'apprécier les circonstances dans lesquelles s'est déroulé le bombardement effectué par l'aéronavale française sur un camp terroriste proche de Baalbek et les résultats de cette opération (n° 1982).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 2060 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Peuziat un rapport fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant l'ordonnance n° 45-1813 du 14 août 1945 portant réorganisation des pêches maritimes (n° 2035).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 2061 et distribué.

— 4 —

## DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI ADOPTEES PAR LE SENAT

**M. le président.** J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi adoptée par le Sénat tendant à mettre en harmonie les délais prévus, d'une part, à l'article 7 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, et, d'autre part, à l'article 1639 A du code général des impôts.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 2062, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi adoptée par le Sénat relative à la durée du mandat de président de conseil général lorsque l'élection de celui-ci a été acquise au bénéfice de l'âge.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 2063, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 5 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Aujourd'hui, à quinze heures, première séance publique :

Déclaration du Gouvernement sur la politique étrangère et débat sur cette déclaration.

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

*(La séance est levée le jeudi 26 avril 1984, à zéro heure quinze.)*

*Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,*
LOUIS JEAN.

# QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

*Taxis (réglementation).*

**603. — M. Edouard Frédéric-Dupont signale à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, chargé de la santé,** que le nombre des cancers augmente et que les pouvoirs publics aidés par de nombreuses associations font des campagnes contre le tabac. Il est anormal que les chauffeurs de taxi, même s'ils ont une santé incompatible avec la fumée du tabac, n'aient pas le droit d'après le règlement préfectoral du 8 avril 1980 d'interdire à leurs clients de fumer dans leur voiture. Dans les voitures de la R.A.T.P. et dans un grand nombre de voitures de la S.N.C.F., il est interdit de fumer. Une pétition qui a recueilli plus de 3 500 signatures de chauffeurs de taxi demande que les chauffeurs de taxi puissent porter sur leur voiture, les indications : « fumeur ou non fumeur ». Il lui demande s'il compte recommander au ministre de l'intérieur la possibilité pour les chauffeurs de taxi, d'afficher sur leur vitre le macaron selon leur préférence.

# ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

# 2e Séance du Mercredi 25 Avril 1984.

## SCRUTIN (N° 659)

*Sur l'amendement n° 11 de M. Toubon après l'article 3 du projet de loi relatif à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne. (En cas de grève de moins d'une journée, ne s'applique pas l'article 2 de la loi du 19 octobre 1982, qui prévoit que les retenues sur traitement sont proportionnelles à la durée effective de l'arrêt du travail.)*

Nombre des votants ..... 486
Nombre des suffrages exprimés ..... 486
Majorité absolue ..... 244

Pour l'adoption ..... 157
Contre ..... 329

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

### Ont voté pour :

MM.
Alphandéry.
André.
Ansquer.
Aubert (Emmanuel).
Aubert (François d').
Audinot.
Bachelet.
Barnier.
Barre.
Barrot.
Bas (Pierre).
Baudouin.
Baumel.
Bayard.
Bégault.
Benouville (de).
Bergelin.
Bigeard.
Birraux.
Blanc (Jacques).
Bourg-Broc.
Bouvard.
Branger.
Brial (Benjamin).
Briane (Jean).
Brocard (Jean).
Brochard (Albert).
Caro.
Cavaillé.
Chaban-Delmas.
Charié.
Charles (Serge).
Chasseguet.
Chirac.
Clément.
Cointat.
Cousté.
Couve de Murville.
Dallet.
Dassault.
Debré.
Delaire.
Delfosse.
Deniau.
Deprez.
Desanlis.
Dominati.
Dousset.
Durand (Adrien).
Durr.
Esdras.
Faiala.
Fèvre.
Fillon (François).
Fontaine.
Fossé (Roger).
Fouchier.
Foyer.
Frédéric-Dupont.
Fuchs.
Galley (Robert).
Gantier (Gilbert)
Gascher.
Gastines (de).
Gaudin.
Geng (Francis).
Gengenwin.
Gissinger.
Goasduff.
Godefroy (Pierre).
Godfrain (Jacques).
Gorse.
Goulet.
Grussenmeyer.
Guichard.
Haby (Charles).
Haby (René).
Hamel.
Hamelin.
Mme Harcourt (Florence d').
Harcourt (François d').
Mme Hauteclocque (de).
Hunault.
Inchauspé.
Julia (Didier).
Juventin.
Kaspereit.
Kergueris.
Koehl.
Krieg.
Labbé.
La Combe (René).
Lafleur.
Lancien.
Lauriol.
Léotard.
Lestas.
Ligot.
Lipkowski (de).
Madelin (Alain).
Marcellin.
Marcus.
Masson (Jean-Louis).
Mathieu (Gilbert).
Maujoüan du Gasset.
Mayoud.
Médecin.
Méhaignerie.
Mesmin.
Messmer.
Mestre.
Micaux.
Millon (Charles).
Miossec.
Mme Missoffe.
Mme Moreau (Louise).
Narquin.
Noir.
Nungesser.
Ornano (Michel d').
Paccou.
Perbet.
Péricard.
Pernin.
Perrut.
Peyrefitte.
Pinte.
Pons.
Préaumont (de).
Proriol.
Raynal.
Richard (Lucien).
Rigaud.
Rocca Serra (de).
Rossinot.
Royer.
Sablé.
Salmon.
Santoni.
Sautier.
Séguin.
Seitlinger.
Sergheraert.
Soisson.
Sprauer.
Stasi.
Stirn.
Tiberi.
Toubon.
Tranchant.
Valleix.
Vivien (Robert-André).
Vuillaume.
Wagner.
Weisenhorn.
Wolff (Claude).
Zeller.

### Ont voté contre :

MM.
Adevah Pœuf.
Alaize.
Alfonsi.
Anciant.
Ansart.
Asensi.
Aumont.
Badet.
Bailigand.
Bally.
Balmigère.
Bapt (Gérard).
Baralla.
Bardin.
Barthe.
Bartolone.
Bassinet.
Bateux.
Battist.
Bayiet.
Bayou.
Beaufils.
Beaufort.
Bêche.
Becq.
Bédoussac.
Beix (Roland).
Bellon (André).
Belorgey.
Beltrame.
Benedetti.
Benetière.
Bérégovoy (Michel).
Bernard (Jean).
Bernard (Pierre).
Bernard (Roland).
Berson (Michel).
Bertile.
Besson (Louis).
Billardon.
Billon (Alain).
Bladt (Paul).
Blisko.
Bockel (Jean-Marie).
Bocquet (Alain).
Bois.
Bonnemaison.
Bonnet (Alain).
Bonrepaux.
Borel.
Boucheron (Charente).
Boucheron (Ille-et-Vilaine).
Bourget.
Bourguignon.
Braine.
Briand.
Brune (Alain).
Brunet (André).
Brunhes (Jacques).
Bustin.
Cabé.
Mme Cacheux.
Cambolive.
Cartelet.
Cartraud.
Cassaing.
Castor.
Cathala.
Caumont (de).
Césaire.
Mme Chaigneau.
Chanfrault.
Chapuis.
Charles (Bernard).
Charpentier.
Charzat.
Chaubard.
Chauveau.
Chénard.
Chevallier.
Chomat (Paul).
Chouat (Didier).
Coffineau.
Colin (Georges).
Collomb (Gérard).
Colonna.
Combastelt.
Mme Commergnat.
Couillet.
Couqueberg.
Darinot.
Dassonville.
Défarge.
Defontaine.
Dehoux.
Delanoë.
Delehedde.
Delisle.
Denvers.
Derosier.
Deschaux-Beaume.
Desgranges.
Dessein.
Destrade.
Dhaille.
Dollo.
Douyère.
Drouin.
Ducoloné.
Dumont (Jean-Louis).
Dupilet.
Duprat.
Mme Dupuy.
Duraffour.
Durbec.
Durieux (Jean-Paul).
Duroméa.
Duroure.
Durupt.
Dutard.
Escutia.
Esmenin.
Estier.
Evin.
Faugaret.
Mme Fiévet.
Fleury.
Floch (Jacques).
Florian.
Forgues.
Forni.
Fourré.
Mme Frachon.

Mme Fraysse-Cazalis.
Frêche.
Frelaut.
Gabarrou.
Gaillard.
Gallet (Jean).
Garcin.
Garmendia.
Garrouste.
Mme Gaspard.
Germon.
Giolitti.
Giovannelli.
Mme Goeuriot.
Gourmelon.
Goux (Christian).
Gouze (Hubert).
Gouzes (Gérard).
Grézard.
Guyard
Haesebroeck.
Hage
Mme Halimi.
Hautecœur.
Haye (Kléber).
Hermier
Mme Horvath.
Hory.
Houteer.
Huguet.
Huyghues des Etages.
Ibanès.
Istace.
Mme Jacq (Marie).
Mme Jacquaint.
Jagoret.
Jalton.
Jans.
Jarosz
Join.
Josephe
Jospin.
Josselin.
Jourdan.
Journet.
Joxe.
Julien.
Kucheida.
Labazée.
Laborde
Lacombe (Jean).
Lagorce (Pierre).
Laignel
Lajoinie.
Lambert.
Lambertin.
Lareng (Louis).
Lassale.
Laurent (André).
Laurissergues.
Lavédrine.
Le Baill.
Le Coadic.
Mme Lecuir.
Le Drian.
Le Foll.
Lefranc.
Le Gars.
Legrand (Joseph).
Lejeune (André).
Le Meur.
Leonetti.
Le Pensec.
Loncle.
Lotte.
Luisi.
Madrelle (Bernard).
Mahéas.
Maisonnat.
Malandain.
Malgras.
Malvy.
Marchais.
Marchand.
Mas (Roger).
Masse (Marius).
Massion (Marc).
Massot.
Mauger.
Mazoin
Mellick.
Menga.
Merciecs.
Metais.
Metzinger.
Michel (Claude).
Michel (Henri).
Michel (Jean-Pierre).
Mitterrand (Gilbert).
Mocœur.
Montdargent.
Montergnole.
Mme Mora (Christiane).
Moreau (Paul).
Mortelette.
Moulinet.
Moutoussamy.
Mme Nelertz.
Mme Nevoux.
Nilès.
Notebart.
Odru.
Oehler.
Olmeta.
Ortet.
Mme Osselin.
Mme Patrat.
Patriat (François).
Pen (Albert).
Pénicaut.
Perrier.
Pesce.
Peuziat.
Philibert.
Pidjot.
Pierret.
Pignion.
Pinard.
Pistre.
Planchou.
Poignant.
Poperen.
Porelli.
Portheault.
Pourchon.
Prat.
Prouvost (Pierre).
Proveux (Jean).
Mme Provost (Eliane).
Queyranne.
Ravassard.
Raymond.
Renard.
Renault.
Richard (Alain).
Rieubon.
Rigal.
Rimbault.
Robin.
Rodet.
Roger (Emile).
Roger-Machart.
Rouquet (René).
Rouquette (Roger).
Rousseau.
Sainte-Marie.
Sanmarco.
Santa Cruz.
Santrot.
Sapin.
Sarre (Georges).
Schiffler.
Schreiner.
Sénès.
Sergent.
Mme Sicard.
Mme Soum.
Soury.
Mme Sublet.
Suchod (Michel).
Sueur.
Tabanou.
Taddei.
Tavernier.
Teisseire.
Testu.
Théaudin.
Tinseau.
Tondon.
Tourné.
Mme Toutain.
Vacant.
Vadepied (Guy).
Valroff.
Vennin.
Verdon.
Vial-Massat.
Vidal (Joseph).
Villette.
Vivier (Alain).
Vouillot.
Wacheux.
Wilquin.
Worms.
Zarka.
Zuccarelli.

**N'ont pas pris part au vote :**

MM. Corrèze et Petit (Camille).

**N'ont pas pris part au vote :**

M. Louis Mermaz, président de l'Assemblée nationale, et M. Natiez, qui présidait la séance.

## ANALYSE DU SCRUTIN

**Groupe socialiste (283) :**

Contre : 281 ;

Non-votants : 2 : MM. Mermaz (président de l'Assemblée nationale) et Natiez (président de séance).

**Groupe R. P. R. (88) :**

Pour : 85 ;

Contre : 1 : M. Mauger ;

Non-votants : 2 : MM. Corrèze et Petit (Camille).

**Groupe U. D. F. (62) :**

Pour : 62.

**Groupe communiste (44) :**

Contre : 44.

**Non-inscrits (13) :**

Pour : 10 : MM. Audinot, Branger, Fontaine, Mme Harcourt (Florence d'), MM. Hunault, Juventin, Royer, Sablé, Sergheraert et Stirn ;

Contre : 3 : MM. Drouin, Malgras et Schiffler.

**Mise au point au sujet du présent scrutin.**

M. Juventin, porté comme « ayant voté pour », a fait savoir qu'il avait voulu voter « contre ».

**Le présent numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances du mercredi 25 avril 1984.**

1re séance : page 1911 ; 2e séance : page 1931.

## ABONNEMENTS

| EDITIONS | | FRANCE et Outre-mer. | ÉTRANGER |
|---|---|---|---|
| Codes. | Titres. | Francs. | Francs. |
| | **Assemblée nationale :** | | |
| | Débats : | | |
| 03 | Compte rendu | 95 | 425 |
| 33 | Questions | 95 | 425 |
| | Documents : | | |
| 07 | Série ordinaire | 532 | 1 070 |
| 27 | Série budgétaire | 162 | 230 |
| | **Sénat :** | | |
| 05 | Compte rendu | 87,50 | 270 |
| 35 | Questions | 87,50 | 270 |
| 09 | Documents | 532 | 1 031 |

**DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION**
**26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.**

Téléphone ..... { Renseignements : 575-62-31 / Administration : 578-61-39 }

TELEX ..... 201176 F DIRJO-PARIS

Les **DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :

— **07** : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ;

— **27** : projets de lois de finances.

**N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.**

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : **2,15** F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvont comporter une ou plusieurs séances.)

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix

103842604 — 000484